



RADVERKEHRSKONZEPTION



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Vorwort.....	3
2.	Aufgabenstellung.....	4
3.	Ziele	5
4.	Rahmenbedingungen	6
5.	Bestandsanalyse:.....	7
5.1	Quellen und Ziele	8
5.2	Einzugsbereiche	10
5.3	Topografie	12
5.4	Radwegenetz nach Funktionen.....	13
5.5	bestehende Radwege / Radfahrstreifen / Schutzstreifen.....	18
5.6	Radverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr)	21
5.7	Bestehendes Radwegenetz	23
5.8	Touristisches Radwegenetz.....	24
5.9	Radwegenetzkonzeption für den Landkreis Ravensburg.....	27
5.10	Radfahrerunfälle	32
5.11	Problemkarten.....	34
5.11.1	fehlende Verbindungen.....	35
5.11.2	Gefahrenstellen	56
5.11.3	Gefährliche Strecken.....	95
6.	Planungsgrundlagen.....	121
6.1	Netzplanung.....	121
6.2	Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen	122
6.2.1	Radverkehr auf der Fahrbahn.....	122
6.2.2	Schutzstreifen.....	124
6.2.3	Radfahrstreifen.....	125
6.2.3	Baulich angelegte Radwege	126
6.2.4	Gemeinsame Führung mit dem Fussgängerverkehr	127
6.3.	Führung bei besonderen örtlichen Situationen.....	128
6.3.1	Anfang und Ende von Radwegen	128
6.3.2	Bushaltestellen	129
6.4.	Knotenpunkte	130
6.5	Beschilderung für den Radverkehr	132
6.6	Fahrradabstellanlagen.....	133
6.6.1	Altstadt / Bahnhofsarkaden	134
6.6.2	Bahnhof.....	136
6.6.3	Bushaltestellen	137
6.6.4	Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr.....	138
7.	Öffentlichkeitsarbeit.....	139

1. VORWORT

„Das Fahrrad ist ein vielseitiges, preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das die Menschen gerne nutzen und dem eine bedeutende Rolle für ihre Mobilität zukommt. Es ist im Alltag ein praktisches und schnelles Fahrzeug, ein beliebter Freizeit- und Reisebegleiter und ein attraktives Sport- und Fitnessgerät. Das Fahrrad ist überdies das meistgenutzte Fahrzeug auf dem Schulweg und daher ein unersetzlicher Baustein eines kinder- und jugendfreundlichen Mobilitätskonzepts. Die Radfahrer sind eine wichtige Zielgruppe und Wirtschaftsfaktor für den Tourismus.“ [1]

Neben den eigenen Füßen ist das Fahrrad das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, da es natürliche und energetische Ressourcen schont und Straßen vom motorisierten Verkehr und Stau entlastet.

Gründe mit dem Fahrrad zu fahren gibt es viele:

- Es ist ein schnelles Verkehrsmittel;
- Es ist ein bequemes Verkehrsmittel;
- Radfahren ist gesund;
- Radfahren ist billig;
- Rücksicht auf Klima und Umwelt.

Damit trägt der Radverkehr deutlich zur Steigerung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt bei.

Obwohl bei der Verkehrsmittelwahl das Auto weiterhin dominiert, ist das Fahrrad nach den eigenen Füßen das drittwichtigste Verkehrsmittel, dessen Anteil gegenüber 2002 sogar gestiegen ist.

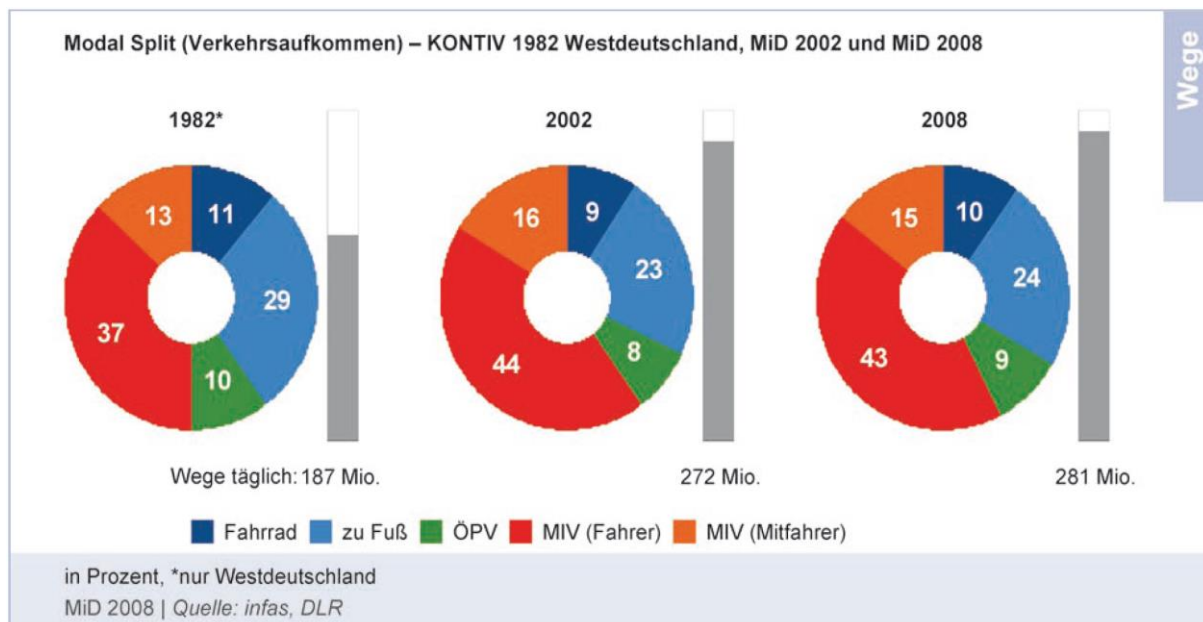


Abbildung 1: Verkehrsaufkommen in Deutschland

[1] Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1; Runder Tische Baden-Württemberg im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes, Januar 2008

2. AUFGABENSTELLUNG

Die verschiedenen Verkehrsuntersuchungen der vergangenen Jahre haben nachgewiesen, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Leutkirch im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe verhältnismäßig hoch ist. Berücksichtigt man die allgemeinen Tendenzen in der Bundesrepublik, so kann man davon ausgehen, dass die Bedeutung des Radverkehrs weiter zunehmen wird. Nach mehreren Untersuchungen lassen sich innerorts 15 – 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern, denn etwa die Hälfte aller Fahrten mit dem Pkw ist kürzer als 6 Kilometer.

Im Bereich der Stadt Leutkirch wurden in den vergangenen Jahren vielfältige Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes durchgeführt: Neubau von Radwegen, Markierung von Radfahrstreifen, Netzverbesserungen durch Radfahren in Einbahnstraßen, Verbesserungen an Ampelanlagen etc. haben die Voraussetzungen für den Radverkehr verbessert.

Für den weiteren Ausbau ergeben sich dennoch Grenzen durch die bestehende und historisch gewachsene Stadtstruktur: das Radwegenetz weist vor allem dort Lücken auf, wo die räumlichen Verhältnisse und die sonstigen verkehrlichen Anforderungen eine Lückenschließung behindern.

Trotzdem bleibt der Ausbau des Radwegenetzes, die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer, vor allem beim Schülerradverkehr, und die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs ein hochrangiges kommunalpolitisches und ökologisches Ziel. Ein ganzjährig attraktives Radwegenetz soll zu einem radfahrerfreundlichen Klima beitragen.

Nicht zuletzt die Diskussion um Energie und Ökologie, um Feinstaub, um Lärm- und sonstigen Belastungen durch den Individualverkehr geben diesen Zielen einen hohen Aktualitätsgrad. So wurde im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses im Rahmen der „Nachhaltigen Stadt Leutkirch“ das Ziel formuliert, dass eine diskriminierungsfreie Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sichergestellt wird. Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, das die spezifische Situation der Stadt als Fläche n-kommune und technische Fortentwicklungen und potenzielle Marktdurchdringung im Hinblick auf die E-Mobilität berücksichtigt, ist ein entscheidender Umsetzungsbaustein dieses Zieles. [2]

[2] Leitbild Energie in der Nachhaltigen Stadt Leutkirch, Juli 2012

3. ZIELE

Das Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt, Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung“ des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2006, [3] hat „vor den Hintergrund der relativ hohen Investitionskosten für Infrastrukturmaßnahmen und der Bedeutung eine Beteiligungskultur bei der Entwicklung und Umsetzung von Handlungskonzepten (unter anderem) folgende Ziele verfolgt:

- Entwicklung eines zügig umsetzbaren Gesamtkonzepts zur Verbesserung des kommunalen Fuß- und Radverkehrs (Förderung von Nahmobilität) mit dem Schwerpunkt einfach und kostengünstig umzusetzender Maßnahmen;
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf möglichst breiter Beteiligungsbasis;
- Verbesserung der Akzeptanz des Fahrrades im Alltagsverkehr, besonders für neue Nutzergruppen (Einkaufsverkehr, werktäglicher Freizeitverkehr, Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV).

„Zur Steigerung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs ist die notwendige Infrastruktur (sichere und attraktive Wege, Elemente der Verknüpfung, Wegweisung) eine wesentliche Voraussetzung. Erfahrungen zeigen aber, dass dies allein nicht ausreicht, um die Potenziale wirksam auszuschöpfen. Gleichrangige Elemente eines Gesamtsystems sind die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich Service und Dienstleistungen.“ [4]

Ziel dieser Radverkehrskonzeption ist es, den Handlungsbedarf im Radverkehr für die kommenden Jahre aufzuzeigen. Diese Konzeption liefert auch noch keine fertigen Planungen, die direkt umgesetzt werden können. Es stellt eine Sammlung von Ideen und Vorschlägen dar, die teilweise durch die fachkundige Begleitung durch die örtliche Polizei und dem vor Ort agierenden Verkehrsclub Deutschland, VCD. Vor allem die Bestandsanalyse beruht auf eine über das Internet durchgeführte Bürgerbefragung und einer Befragung aller Schulen.

Die prekäre Haushaltsituation bedingt, dass nicht alle Maßnahmen zeitgleich umgesetzt werden können. Viele Maßnahmen sind aber auch mit geringem finanziellem Aufwand möglich. Eine Studie des Bundesumweltamtes stellt fest: „für die Kommunen ist es deutlich kostengünstiger, wenn mehr Rad gefahren wird. ... Der jährliche finanzielle Aufwand je Fahrrad-km beträgt etwa nur ein Zehntel des Aufwandes je Pkw-km“. [5]

[3] Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, Schlussbericht, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dessau, September 2006; Seite 2

[4] Ebenda, Seite 8

[5] „CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes, Mai 2010. Seite 33, in Radverkehrskonzept Freiburg 2020; Erläuterungsbericht 29.11.2012; Garten- und Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung, Stadt Freiburg im Breisgau

4. RAHMENBEDINGUNGEN

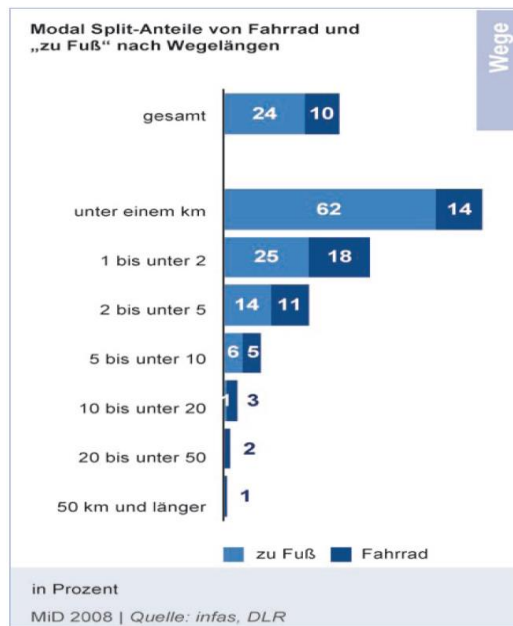


Abbildung 2: Modal Split-Anteile von Fahrrad und "zu Fuß" 2008

Fuß und Fahrrad haben hohe Anteile an den kürzeren Wegen. 14 Prozent der kurzen Wege bis zu einem Kilometer werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Anteil steigt auf 18 Prozent bei Wegelängen bis zu zwei Kilometern. Erst ab einer Wegelänge von fünf Kilometern wird auch das Fahrrad deutlich weniger genutzt. Fast die Hälfte der Einpersonenhaushalte, deren Anzahl gestiegen ist, ist ohne Auto. Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern hat zugenommen: nur noch 18 Prozent aller Haushalte sind im Jahr 2008 ohne Fahrrad; in 30 Prozent der Haushalte sind sogar drei und mehr Fahrräder vorhanden. Fuß und Fahrrad werden immer mehr das neue „Nahverkehrsmittel“ für Strecken bis zu fünf Kilometern. „Einkauf“, „Erledigung“ und „Freizeit“ machen insgesamt zwei Drittel aller Wege aus. Bei „Einkauf“ und „Freizeit“ ist die Tendenz steigend.

Die sich ändernden technologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werden auch auf den Radverkehr Auswirkungen haben. Die Nutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern nimmt stark zu. Durch die Motorenunterstützung nimmt auch die Reisegeschwindigkeit zu, was den Bedarf nach einer sehr guten und sicheren Infrastruktur erhöht. Die Nutzung des Fahrrads über größere Strecken und auch in bewegtem Gelände kann damit gesteigert werden. Vor allem im Pendler-Verkehr zwischen den Ortschaften und der Kernstadt bestehen noch weitere Potenziale. Es ist damit zu rechnen, dass auch die mehr werdenden älteren Menschen verstärkt die elektrische Unterstützung in Anspruch nehmen werden. Somit wird sich die Nutzung des Fahrrads gerade in diesen Generationen ausweiten. Zur Erhöhung der Sicherheit sind deshalb Verbesserungen der Infrastruktur erforderlich. [7]

Neben der älteren Generation sollten auch die Belange der Familien und von Menschen mit Behinderung beachtet werden. Fahrräder mit Anhänger als Transportmittel von Kindern und Dreiräder für Menschen mit Behinderung stellen besondere Anforderungen an die Radinfrastruktur und sollten soweit als möglich berücksichtigt werden.

[6] Mobilität in Deutschland 2008; Ergebnisbericht; Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bonn und Berlin, Februar 2010; www.mobilitaet-in-deutschland.de

[7] Radverkehrskonzept Freiburg 2020; Erläuterungsbericht 29.11.2012; Garten- und Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung, Stadt Freiburg im Breisgau

5. BESTANDSANALYSE:

Radverkehrsplanung ist eine klassische „Angebotsplanung“. Das bedeutet, dass das Maß der Nutzung sich nach dem vorhandenen Angebot orientiert. Insofern haben Radverkehrszählungen nur eine begrenzte Aussagekraft. Im Rahmen dieser Radverkehrskonzeption wurde daher auf umfangreiche und aufwändige Zählungen verzichtet.

Die Bestandsanalyse umfasst folgende Themenfelder:

- Quellen und Ziele
- Einzugsbereiche
- Topographie
- Radwegenetz nach Funktionen
- Bestehende Radwege / Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Radverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr)
- Bestehendes Radwegenetz
- Touristisches Radwegenetz
- Radwegenetzkonzeption des Landkreises Ravensburg
- Radfahrerunfälle
- Problemkarten
 - Fehlende Verbindungen
 - Gefahrenstellen
 - Gefährliche Strecken

5.1 QUELLEN UND ZIELE

Die Benutzung des Fahrrades ist in einem hohen Maße von einem zusammenhängenden, geschlossenen und sicheren Radverkehrsnetz abhängig. [8] Dabei kommt es vor allem darauf an, dass Quellen und Ziele und die sich daraus ergebenden Wunschlinien möglichst optimal miteinander verbunden werden. Quellen und Ziele sind Wohngebiete, Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen und Kindergärten, Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele, kirchliche und soziale Einrichtungen, Versammlungsräume und öffentliche Einrichtungen.

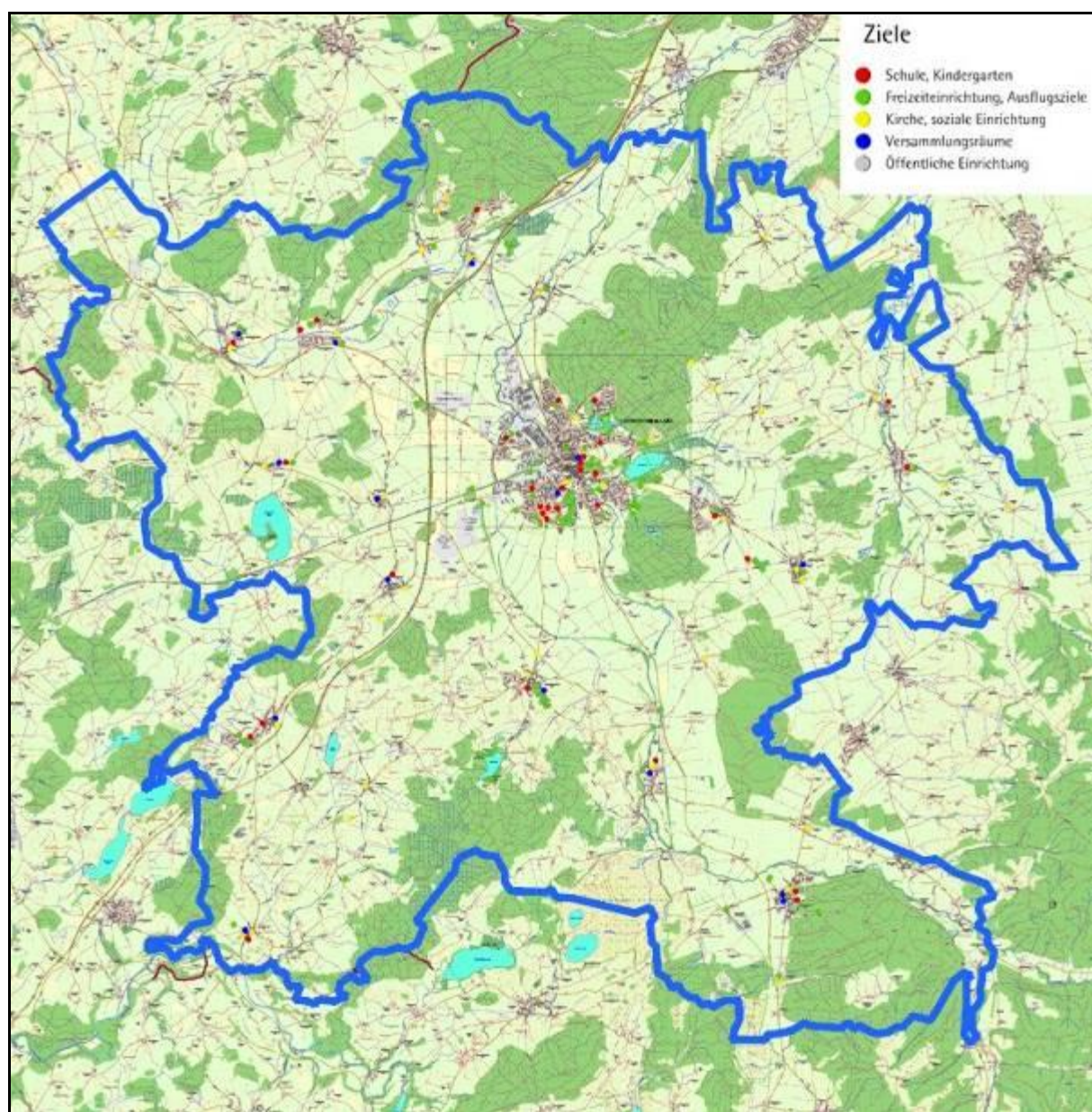


Abbildung 3: Ziele innerhalb der Gemarkung

[8] Radverkehrskonzept Bregenz, Mai 2006; Ing.-Büro Dipl.-Ing. Helmut Köll im Auftrag des Amtes der Landeshauptstadt Bregenz, Stadtplanung und Verkehr

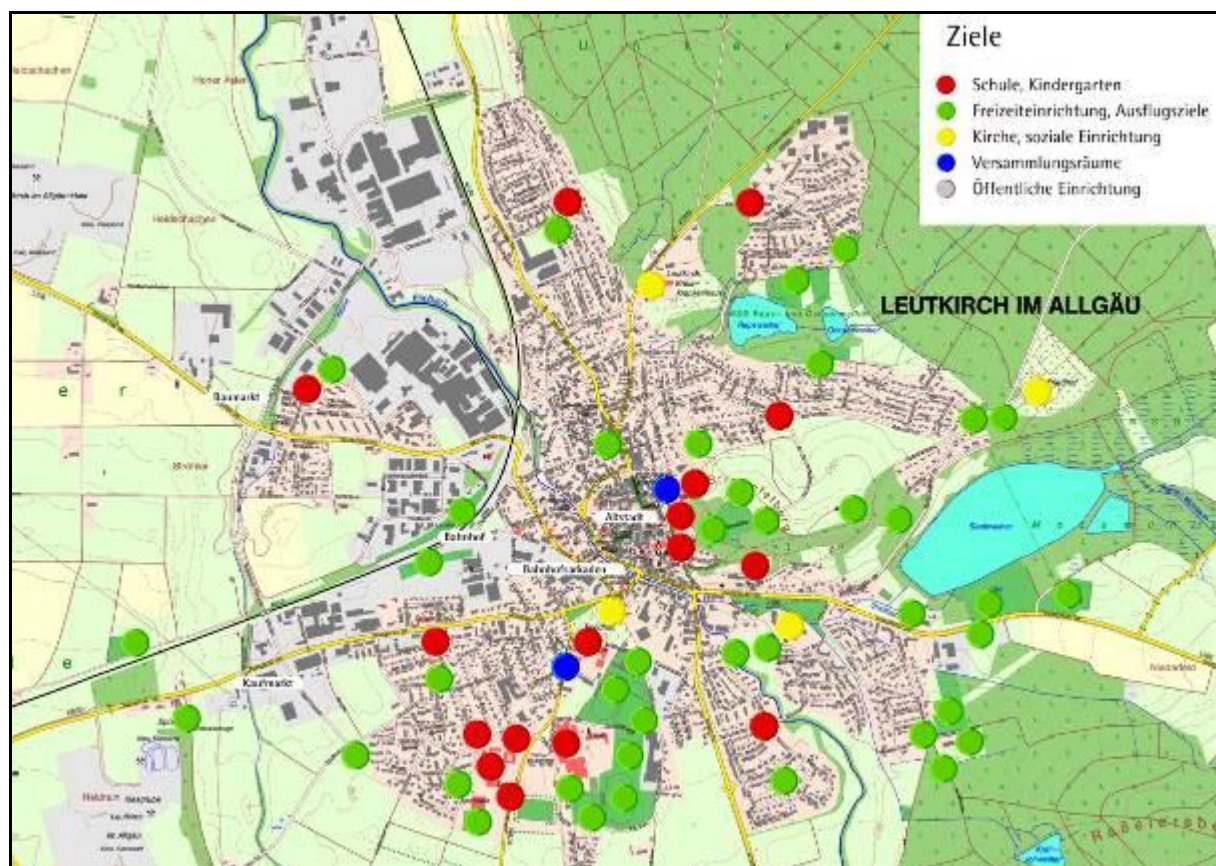


Abbildung 4: Ziele innerhalb der Kernstadt

Innerhalb der Kernstadt lassen sich zwei Zielschwerpunkte erkennen: vor allem die Altstadt mit den daneben gelagerten Bahnhofsarkaden, als dem zentralen Einkaufsbereich der Stadt, stellt sich als Hauptziel dar. In einer Umfrage aus dem Jahr 2002 haben bereits ca. 14% der Befragten angegeben, dass sie mit dem Fahrrad ihre Einkäufe und Besuche tätigen. [9]

Der zweite bedeutsame Schwerpunkt bildet das Schulzentrum mit den angrenzenden Sporteinrichtungen.

[9] 66% kamen mit dem PKW, 3 % mit dem Bus und immerhin 17% zu Fuß. Die Stadt Leutkirch aus der Sicht der Bürger und Verbraucher, GMA, Ludwigsburg, September 2002.

5.2 EINZUGSBEREICHE

Betrachtet man eine Wegelänge von ca. 6 Kilometern als potenzielles Einzugsgebiet für den Radverkehr, so ist weit mehr als die Hälfte des Gemarkungsgebiets um die Leutkircher Altstadt als mit dem Fahrrad gut erreichbar zu bezeichnen.

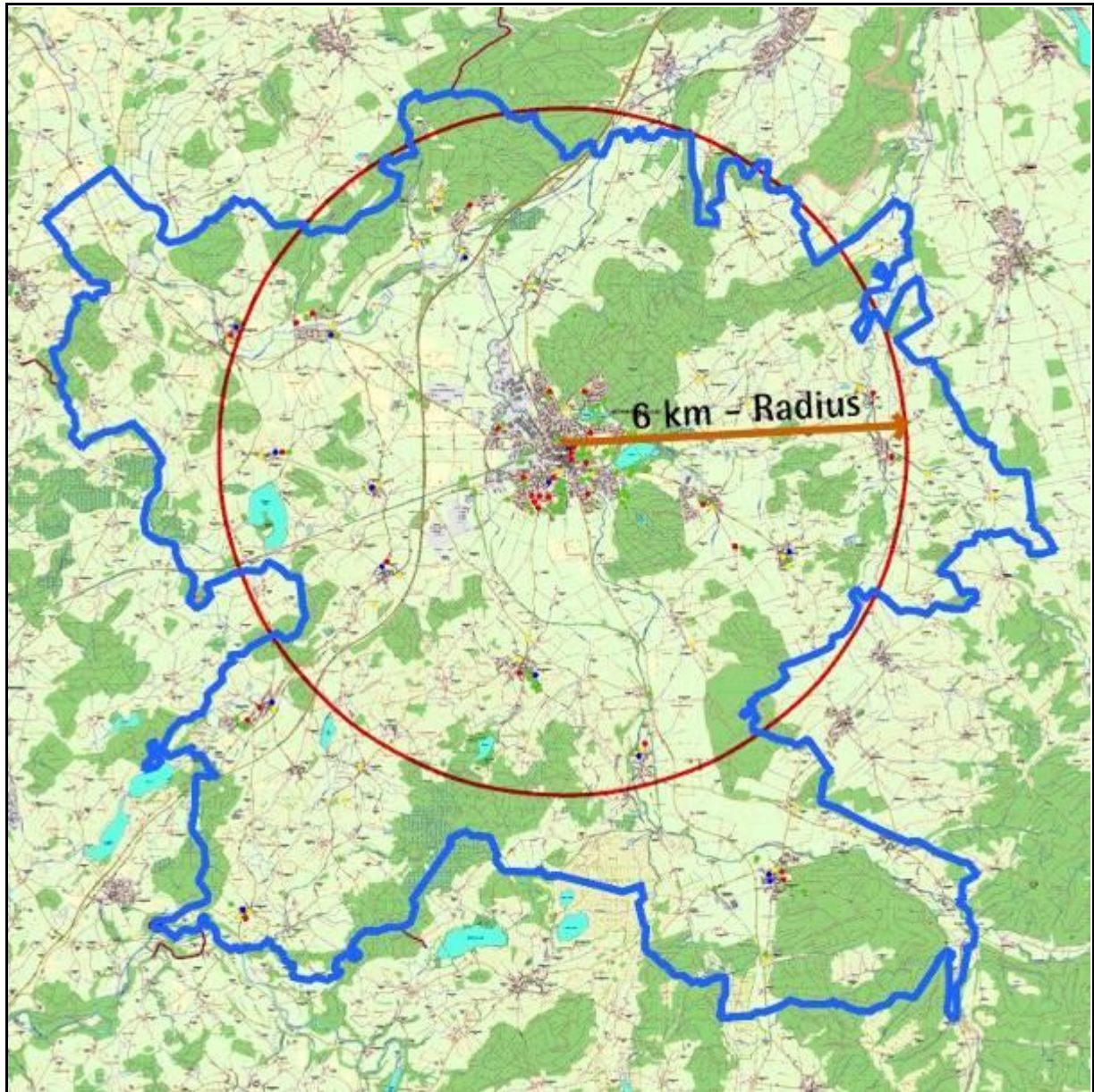


Abbildung 5: Einzugsbereich 6 Kilometer von der Altstadt

Der Schülerradverkehr, der im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit besondere Beachtung erfahren soll, weist – in Abhängigkeit der Schulart – unterschiedliche Einzugsgebiete auf:

- Grundschulen: 1 km – Radius
- Weiterführende Schulen: 3 km – Radius

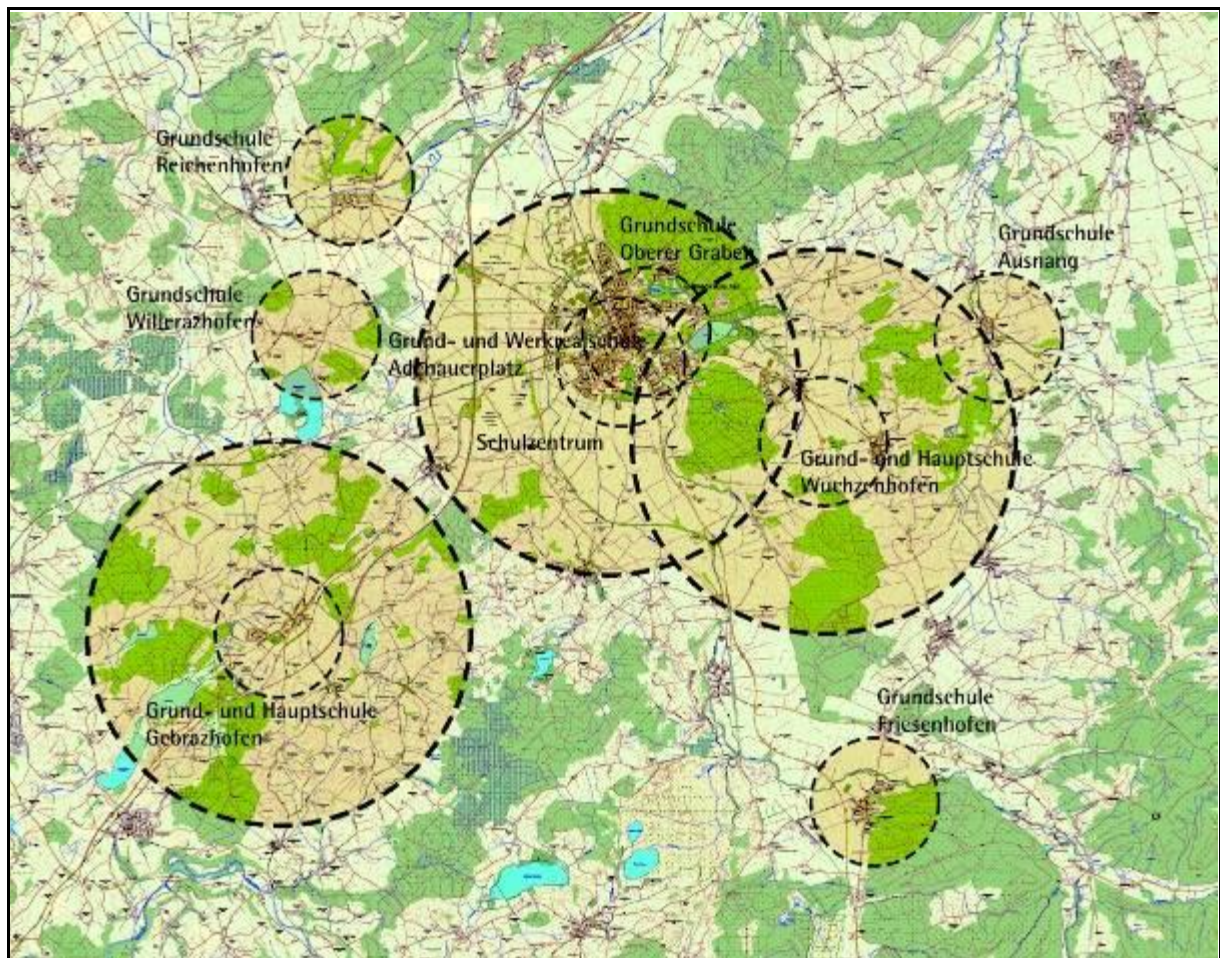


Abbildung 6: Einzugsgebiete der Leutkircher Schulen

5.3 TOPOGRAFIE

Ein Großteil der Fläche befindet sich in relativ ebenem Gelände. Die zunehmende Anzahl von elektrobetriebenen /-unterstützten Fahrrädern wird in Zukunft die Anzahl der topografischen Hindernisse deutlich verringern.

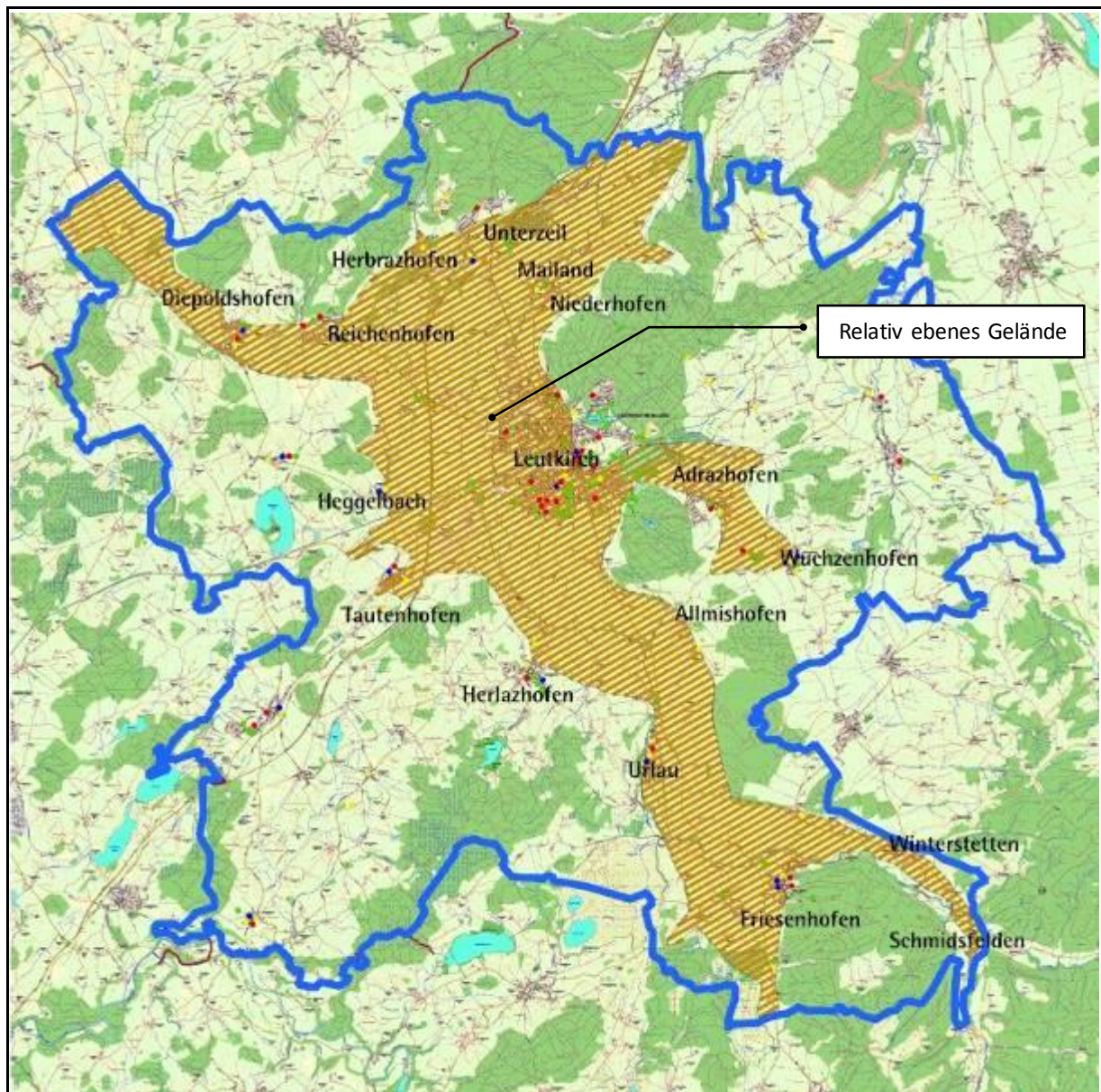


Abbildung 7: Topografie Ebenes Gelände

5.4 RADWEGENETZ NACH FUNKTIONEN

Den Radverkehr kann man im Wesentlichen in zwei Gruppen, mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen gliedern:

- Zielorientierter Alltagsverkehr
- Wegorientierter Freizeitverkehr

Der Alltagsverkehr setzt sich aus privatem Erledigungsverkehr, Ausbildungspendler-, Arbeitspendler- und Einkaufsverkehr zusammen. Zumeist beschränkt sich dieser Verkehr auf den Nahverkehr. Die Wegstrecke beträgt in der Regel weniger als 10 km. Der Freizeitverkehr beinhaltet auch den Touristenverkehr, er unterscheidet sich ganz wesentlich in den Bedürfnissen vom Alltagsverkehr. Größere Entfernungen sind durchaus üblich.

Die Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen in Österreich [10] beschreibt die Eigenschaften und Bedürfnisse dieser Verkehre wie folgt:

ZIELORIENTIERTER ALLTAGSVERKEHR	WEGORIENTIERTER FREIZEITVERKEHR
Fährt zügig.	Fährt eher gemütlich.
Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist.	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist.
Fährt eher Ziele im dicht bebauten Ortsgebiet an	Fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebiets an.
Ist meist geübt.	Kann geübt oder ungeübt sein.
Fährt meist alleine.	Fährt alleine, mit der Familie oder in Gruppen.
Ist mindestens 10 Jahre alt.	Kann auch ein Kind im Vorschulalter sein.
Fährt auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit.	Fährt nur bei halbwegs schönem Wetter.
Bevorzugt Radverkehrsanlagen und Mischformen.	Bevorzugt selbstständig geführte Radwege.
Wegweisung nur im übergeordneten Netz.	Routenbeschilderung und Wegweisung.
Erfordert engmaschiges Netz.	Auf Haupttrouten gebündelt.
Planungsgebot: Sicherheit und Direktheit Komfort und Attraktivität	Planungsgebot: Sicherheit, Erlebnis-, Erholungswert Komfort und Attraktivität.
„DER WEG IST DIE STRECKE ZUM ZIEL“	„DER WEG IST DAS ZIEL“

[10] „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – RVS 3.13: Nicht motorisierter Verkehr, Radverkehr, Wien 2001

Bezogen auf die gesamte Gemarkung zeichnet sich das Leutkircher Radwegenetz im Blick auf den Alltagsverkehr als ein radiales System ab, dessen Grundgerüst das Radwegenetz des Landkreises bildet, welches um das städtische Netz ergänzt wird:

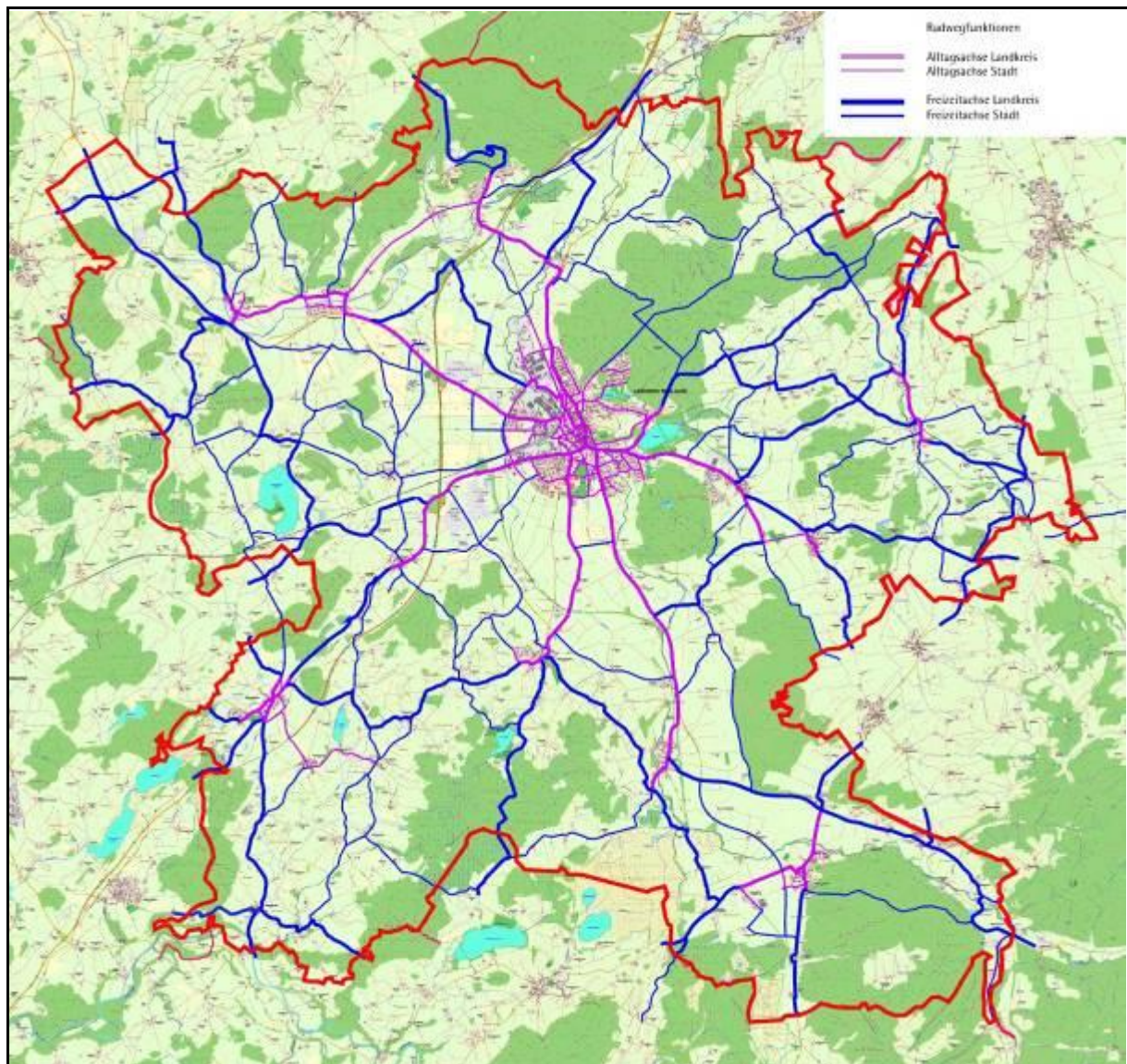


Abbildung 8: Radwegenetz nach Funktionen

Innerhalb der Kernstadt bestehen unterschiedliche Anforderungen an das Radwegenetz.

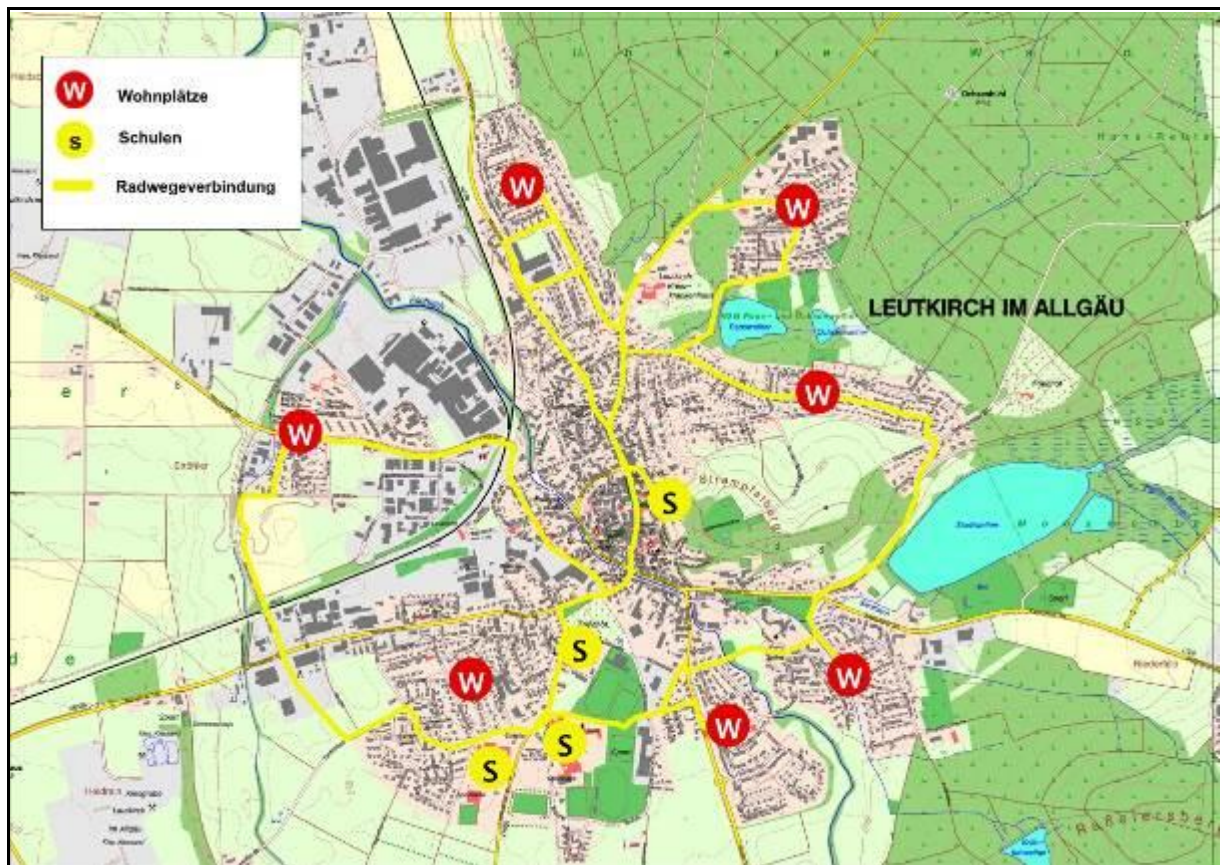


Abbildung 9: Haupttradwegenetz Schulen in der Kernstadt

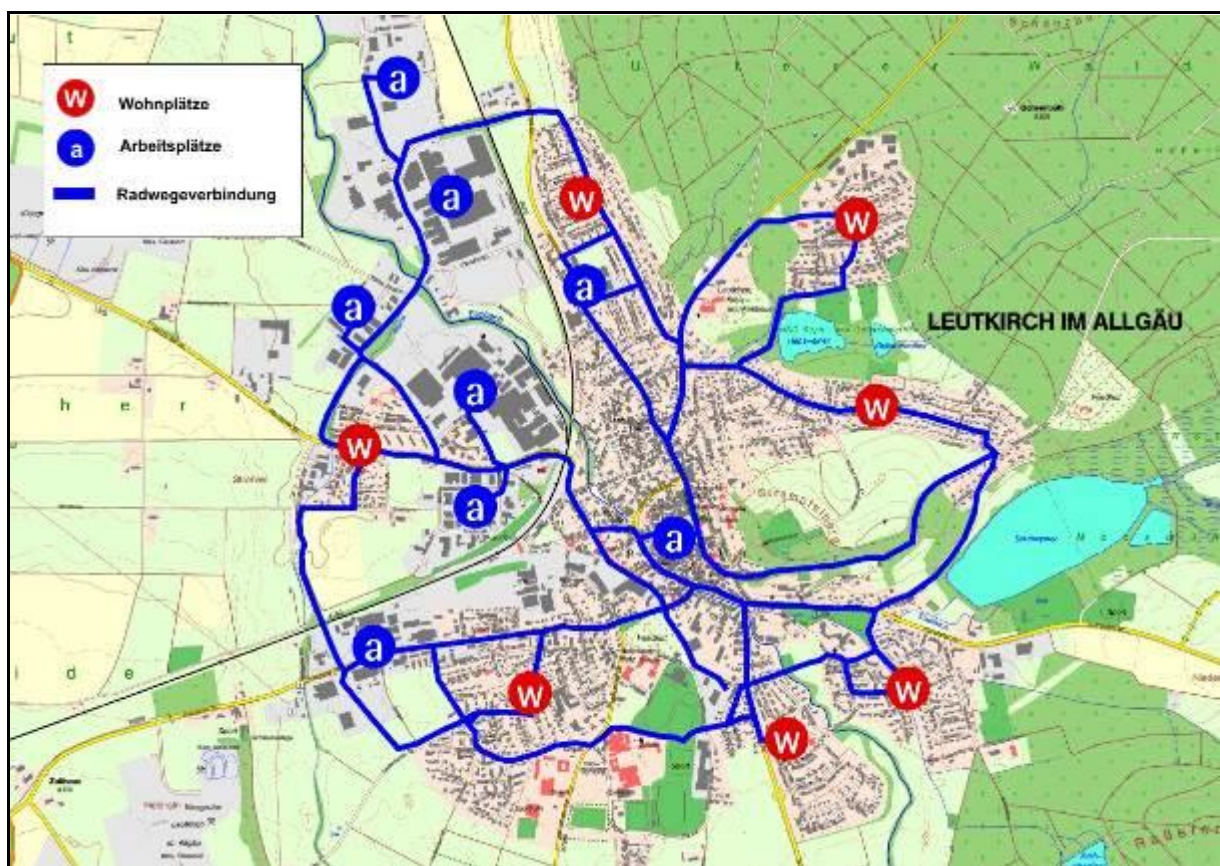


Abbildung 10: Haupttradwegenetz zur Arbeit in der Kernstadt

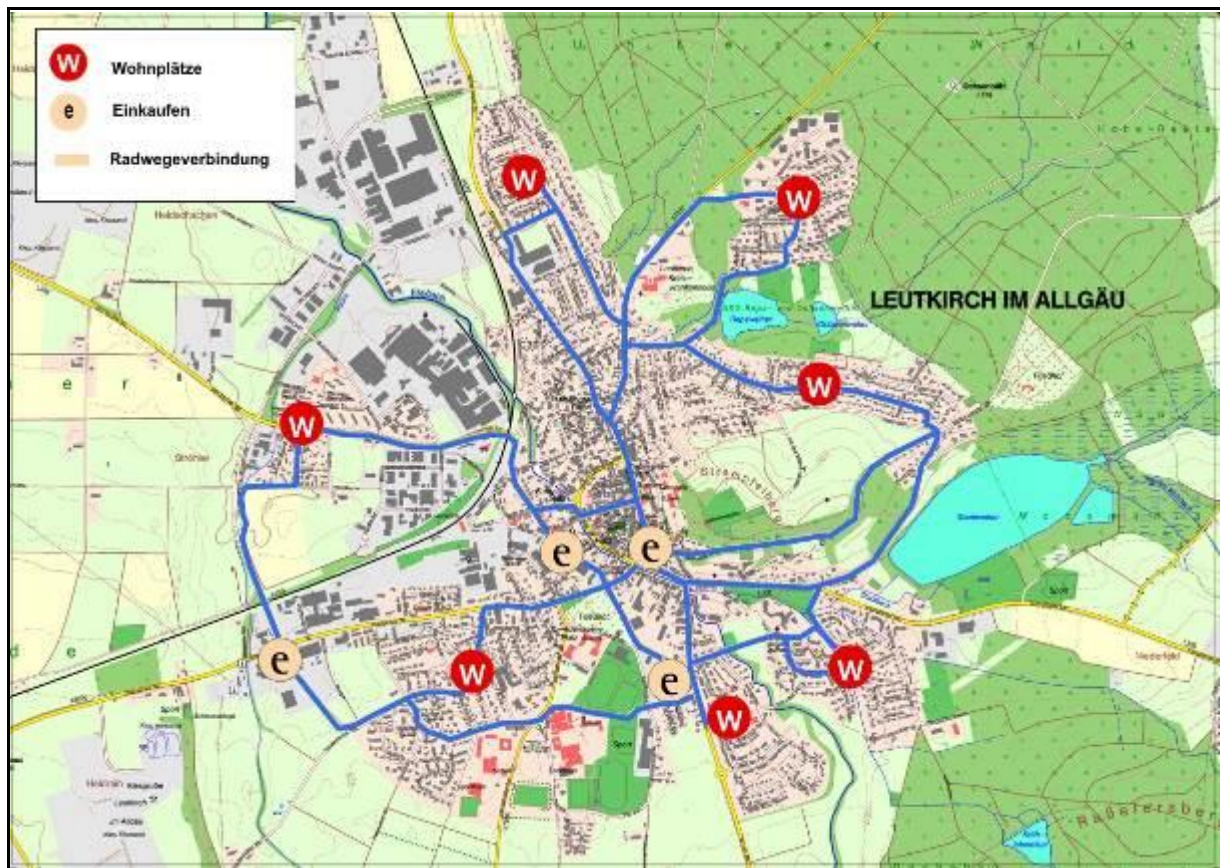


Abbildung 11: Haupttradwegenetz zum Einkaufen in der Kernstadt

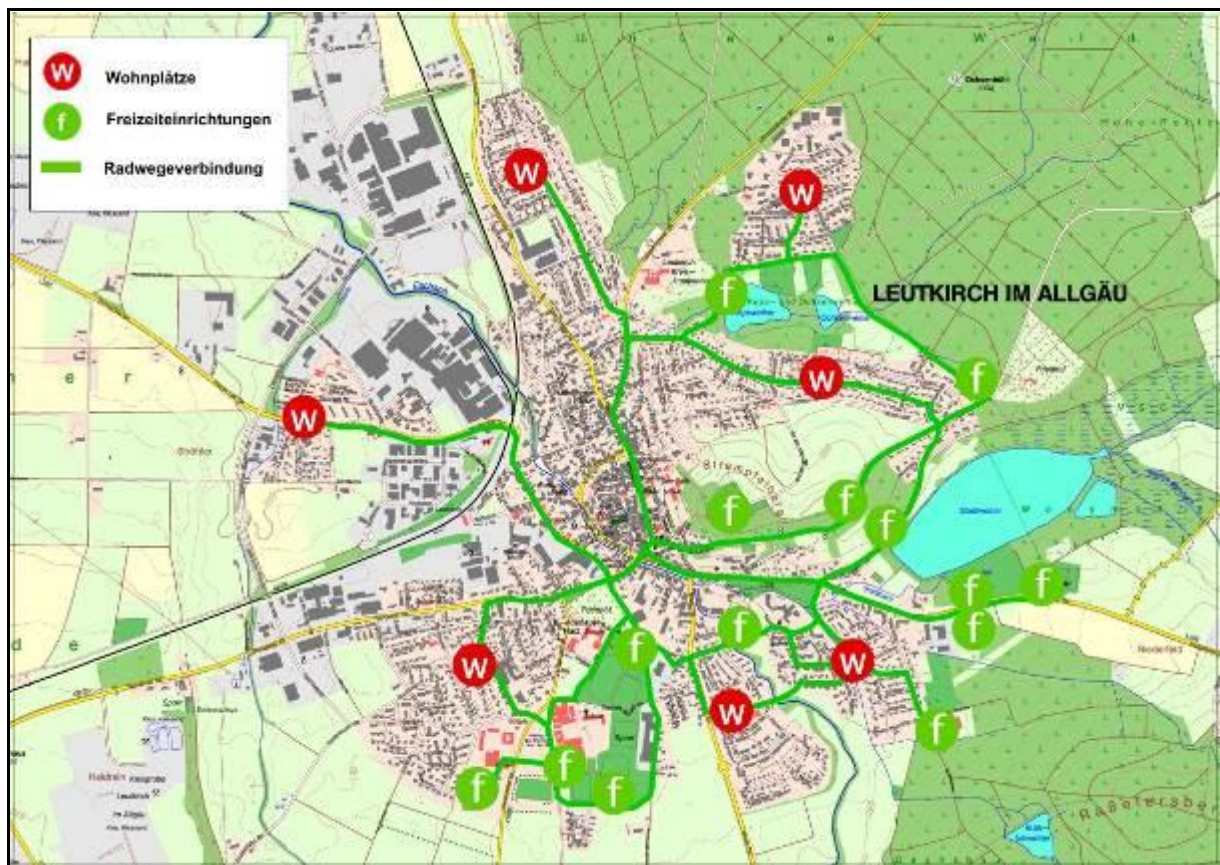


Abbildung 12: Haupttradwegenetz zu den Freizeiteinrichtungen in der Kernstadt

Für die verschiedenen Nutzergruppen lassen sich darüber hinaus unterschiedliche Anforderungen benennen, die durch die Infrastruktur erfüllt sein müssen und Anforderungen, deren Erfüllung wünschenswert ist: [11]

Anforderung	Kinder/Jugendliche	Erwachsene	Ältere Menschen	Radtouristen	Sportradfahrer	Mountainbiker
Soziale Sicherheit / soziale Kontrolle						
Trennung vom Kfz-Verkehr						
Geringe Umwege						
Ebene, gut befestigte Oberflächen						
Zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger)						
Landschaftliches Erlebnis						
Hohe Fahrgeschwindigkeit						
Unbefestigte Straßen						
Steigungs- und Gefällestrecken						
Wegweisung						
Sehr wichtig						
Anzustreben						

[11] Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete; H RaS 02; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 2002, Seite 6

5.5 BESTEHENDE RADWEGE / RADFAHRSTREIFEN / SCHUTZSTREIFEN

Innerhalb des Leutkircher Radwegenetzes bestehen ca. 38,50 km straßenbegleitende oder gesonderte Radwege. Davon:

- Entlang von Bundesstraßen 6,45 km
- Entlang von Landesstraßen 11,90 km
- Entlang von Kreisstraßen 9,40 km
- auf städtischen Wegen 10,75 km

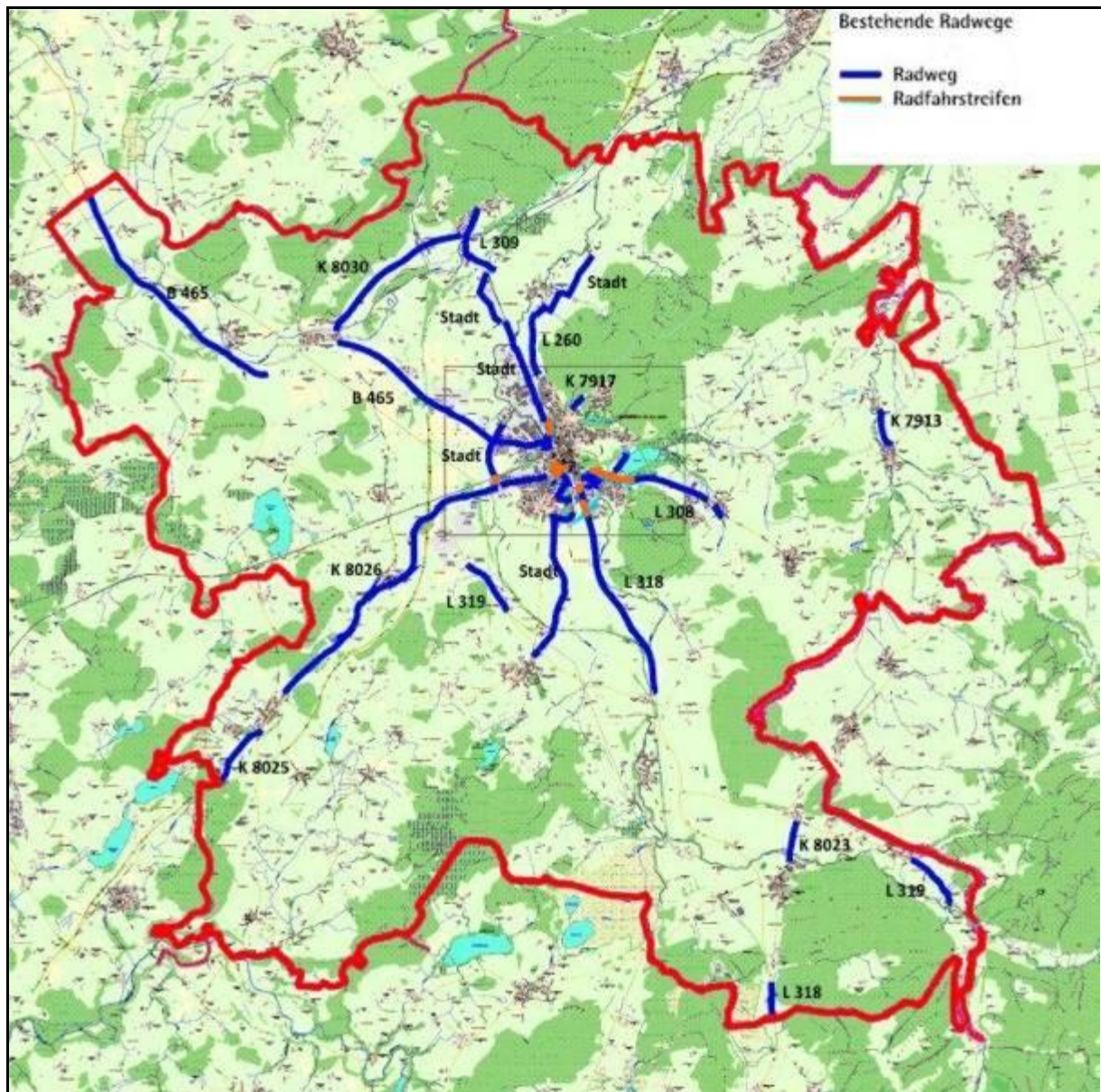


Abbildung 13: Bestehende Radwege / Radfahrstreifen Gemarkung



Abbildung 14: Bestehende Radwege / Radfahrstreifen Kernstadt

Radwege				
	Bundesstraße	Von	Bis	Länge
01	B 465	Diepoldshofen	Riedlings - Brugg	4,35 km
02	B 465	Reichenhofen	Autobahnauffahrt West	2,10 km
	Landesstraßen	Von	Bis	Länge
03	L 260	Schillersiedlung	Niederhofen	1,10 km
04	L 308	Zepelinstraße	Schleifweg	1,10 km
05	L 308	Kemptener Straße	Adrazhofen	1,45 km
06	L 308	Adrazhofen	Adrazhofen – Ortsende	0,25 km
07	L 309	Unterzeil	Flughafen Unterzeil	1,45 km
08	L 318	Leutkirch – Isnyer Straße	Haselburg	3,50 km
09	L 318	Rimpach	Oberhofen	0,85 km
10	L 319	Tautenhofen - Ewigkeit	Haslerhöfe	1,10 km
11	L 319	Winterstetten	Emerlanden	1,10 km
	Kreisstraßen	Von	Bis	Länge
12	K 7913	Ausnang	Hofs	0,70 km
13	K 7917	Ottmannshofer Straße	Einmündung Pfingstweide	0,30 km
14	K 8023	Friesenhofen	Hinznang	0,70 km
15	K 8025	Gebrazhofen	Gemarkungsgrenze	1,25 km
16	K 8026	Leutkirch	Gebrazhofen	5,60 km
17	K 8026	Steinbeisstraße	Charlottenstraße	0,85 km

	Stadt	Von	Bis	Länge
18	Unterzeiler Weg	Kläranlage	Holzhof Zeil	1,50 km
19		Niederhofen	Nibelhöfe	1,65 km
20		Leutkirch	Herlazhofen	2,60 km
21	Unterzeiler Weg	Kunstmühleweg	Untere Auen	1,00 km
22	Zeppelinstraße	Wurzacher Straße	Sudentenstraße	0,35 km
23	Bleiche	Im Anger	Mühlweg / Haydnstraße	0,60 km
24	Balterazhofer Str.	Nähe Kemptener Straße	Kneippweg	0,45 km
25	Alter Friedhof	Wangener Straße	Seelhausweg	0,25 km
26		Parkplatz Alter Friedhof	Bischof-Sproll-Weg	0,35 km
27	Bischof-Sproll- Weg			0,30 km
28	An der Eschach	Brühlstraße	Kurze Straße	0,25 km
29	Schleifweg	Dammweg	Karlsstr./ Ecke Kurze Str.	0,30 km
30	Öschweg			0,50 km
31	Hermann-Neuner-Str.	Wurzacher Straße	Bahnunterführung	0,65 km
	Gesamt			35,00 km

Ergänzend zu diesen straßenbegleitenden Radwegen sind insgesamt 3,60 km Radfahrstreifen, bzw. Schutzstreifen ausgewiesen. Davon:

- Entlang von Landesstraßen: 2,95 km
- Entlang von Kreisstraßen: 0,20 km
- Entlang von städtischen Straßen: 0,45 km

	Radfahrstreifen / Schutzstreifen			
	Landesstraßen	Von	Bis	Länge
32	L 308 (beidseitig)	Poststraße	Wangener Straße	0,45 km
33	L 308 (beidseitig)	Isnyer Straße	Freibad Stadtweiher	1,60 km
34	L 310 (beidseitig)	Silcherweg	Kreisverkehr	0,90 km
	Kreisstraßen	Von	Bis	Länge
35	K 8026	Herlazhofer Straße	Kreisverkehr Neue-Welt	0,10 km
36	K 8026 (beidseitig)	Kreisverkehr Neue-Welt	Mohrenkreuzung	0,10 km
	Stadt	Von	Bis	Länge
37	Brühlstraße	Schleifweg	Memminger Straße	0,25 km
38	Untere Grabenstraße		Mohrenkreuzung	0,10 km
39	Balterazhofer Straße	Höhe Kneippweg		0,10 km
	Gesamt			3,60 km

5.6 RADVERKEHR AUF DER FAHRBAHN (MISCHVERKEHR)

Auf verkehrsarmen Straßen kann der Radverkehr gefahrlos auf der Straße geführt werden. [12] Diese Straßen bilden einen Schwerpunkt des Radwegenetzes.

Die vorliegenden Richtlinien legen keine eindeutigen Kriterien für den Mischverkehr fest. Während innerhalb der geschlossenen Ortslagen Tempo 30 – Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche den Mischverkehr fördern, sind die Voraussetzungen außerorts komplexer. In den Hinweisen zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 02) wird auf drei Einflussfaktoren hingewiesen, durch die der Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen gefährdet wird: [13]

- *Zu geringer Seitenabstand durch Kraftfahrzeuge beim Überholen bzw. Vorbeifahren, besonders durch breite Lkw und Busse*
- *Zu hohe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen*
- *Falsches Verhalten, z.B. durch Fehleinschätzung oder Unvermögen.*

Bei den folgenden Radbedingungen sind Radverkehrsanlagen (z.B. straßenbegleitender Radweg) besonders notwendig:

- *Häufiger Schwerverkehr*
- *Hohes reales Geschwindigkeitsniveau der Kfz*
- *Hohe Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr, z.B. Autobahn-Umleitungsstrecke*
- *Enge Fahrbahn ohne befahrbaren Seitenstreifen*
- *Kurvenreiche Linienführung (wegen Gefahr nicht rechtzeitiger Erkennbarkeit durch Kfz)*
- *Topographisch bewegte Gradienten (z.B. Steigung mit Längsneigung größer 4% wegen großer Geschwindigkeitsdifferenzen)*
- *Hohe Bedeutung für den Schülerverkehr oder allgemein im Radverkehrsnetz*
- *Häufung von Radverkehrs- oder Fußgängerunfällen*

...

Neben der Verkehrssicherheit spielt bei der Wegewahl der Radfahrer die subjektive Sicherheit und damit eng verbunden die soziale Sicherheit eine große Rolle. Wichtige Kriterien für die soziale Sicherheit sind Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle durch anwesende Menschen.

[12] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: RAS 06, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2007

[13] Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete; H RaS 02; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 2002, Seite 11

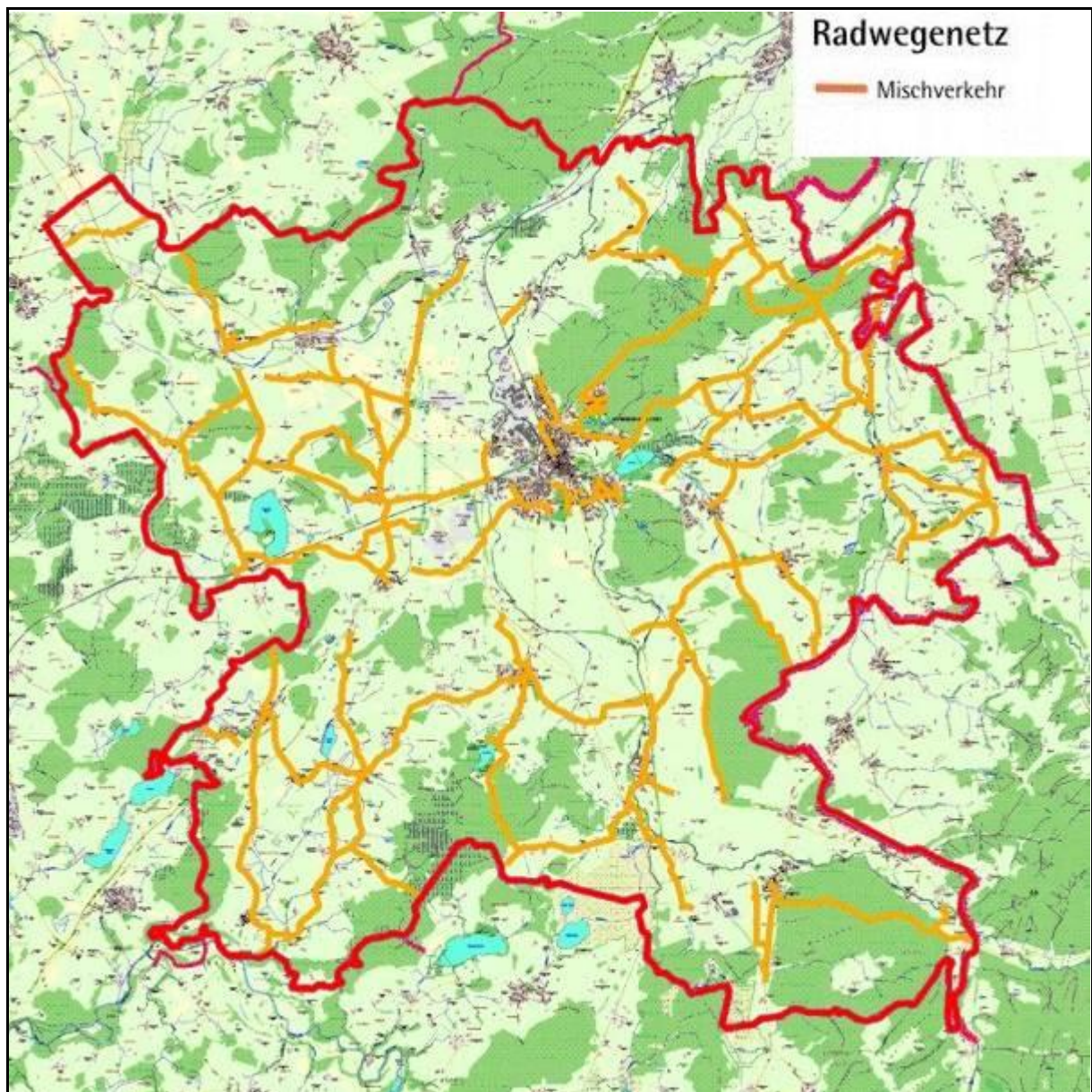


Abbildung 15: Radwegenetz auf verkehrsarmen Straßen

5.7 BESTEHENDES RADWEGENETZ

Straßenbegleitende und gesonderte Radwege sowie die verkehrsarmen Straßen mit Mischverkehr bilden zusammen das bestehende Radwegenetz.

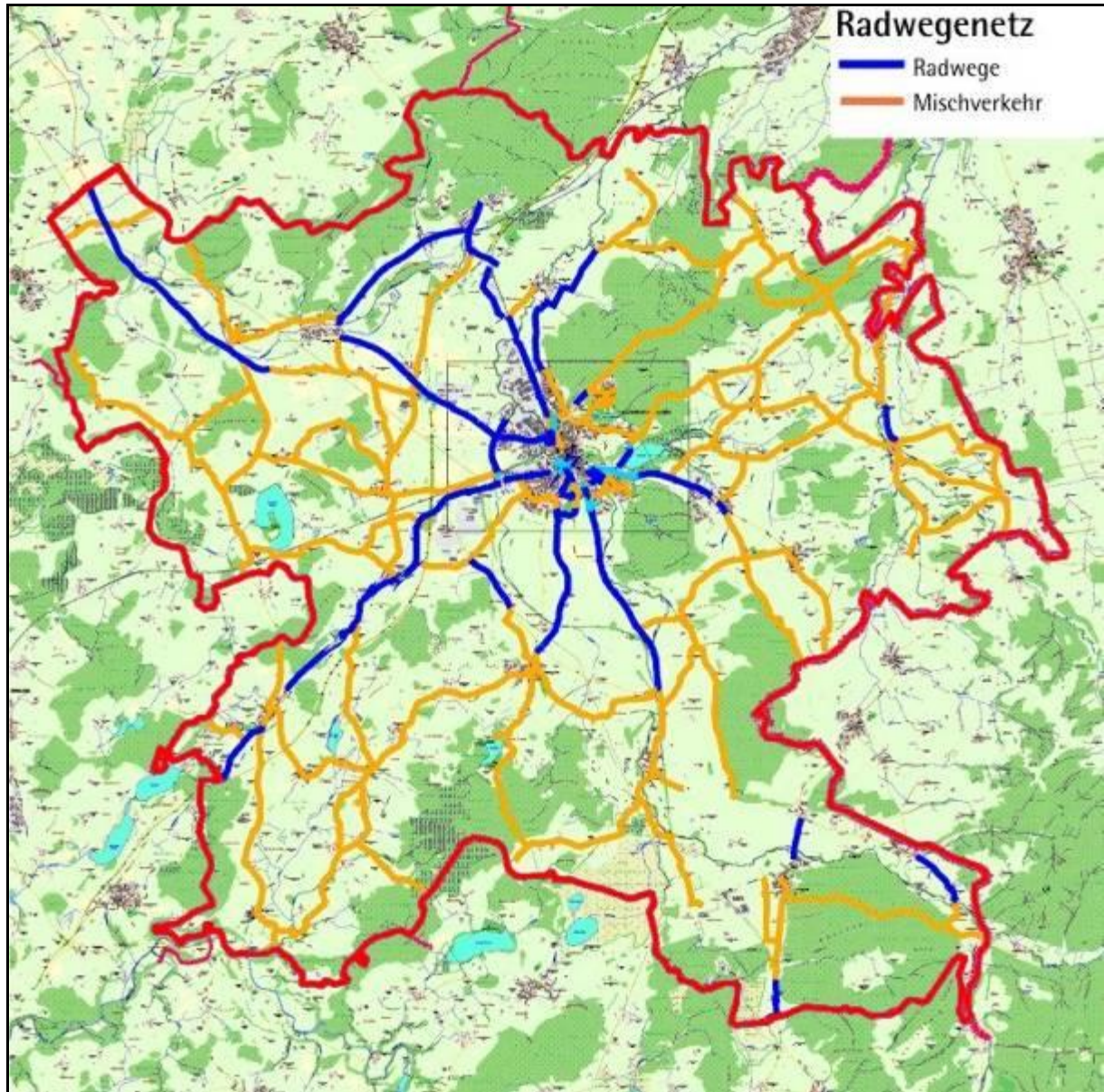


Abbildung 16: Radwegenetz

5.8 TOURISTISCHES RADWEGENETZ

Über das Stadtgebiet führen insgesamt sieben Radfernwege:

- Oberschwaben-Allgäu-Radweg [14]
- Radwanderweg Allgäu
- Allgäu-Radrunde
- Schwäbische Bäderstraße – Bäderradweg
- Allgäuer-Tor-Runde (Rennrad-Route)
- Kemptener Runde (Rennrad-Route)
- Allgäu-West (Rennrad-Route)

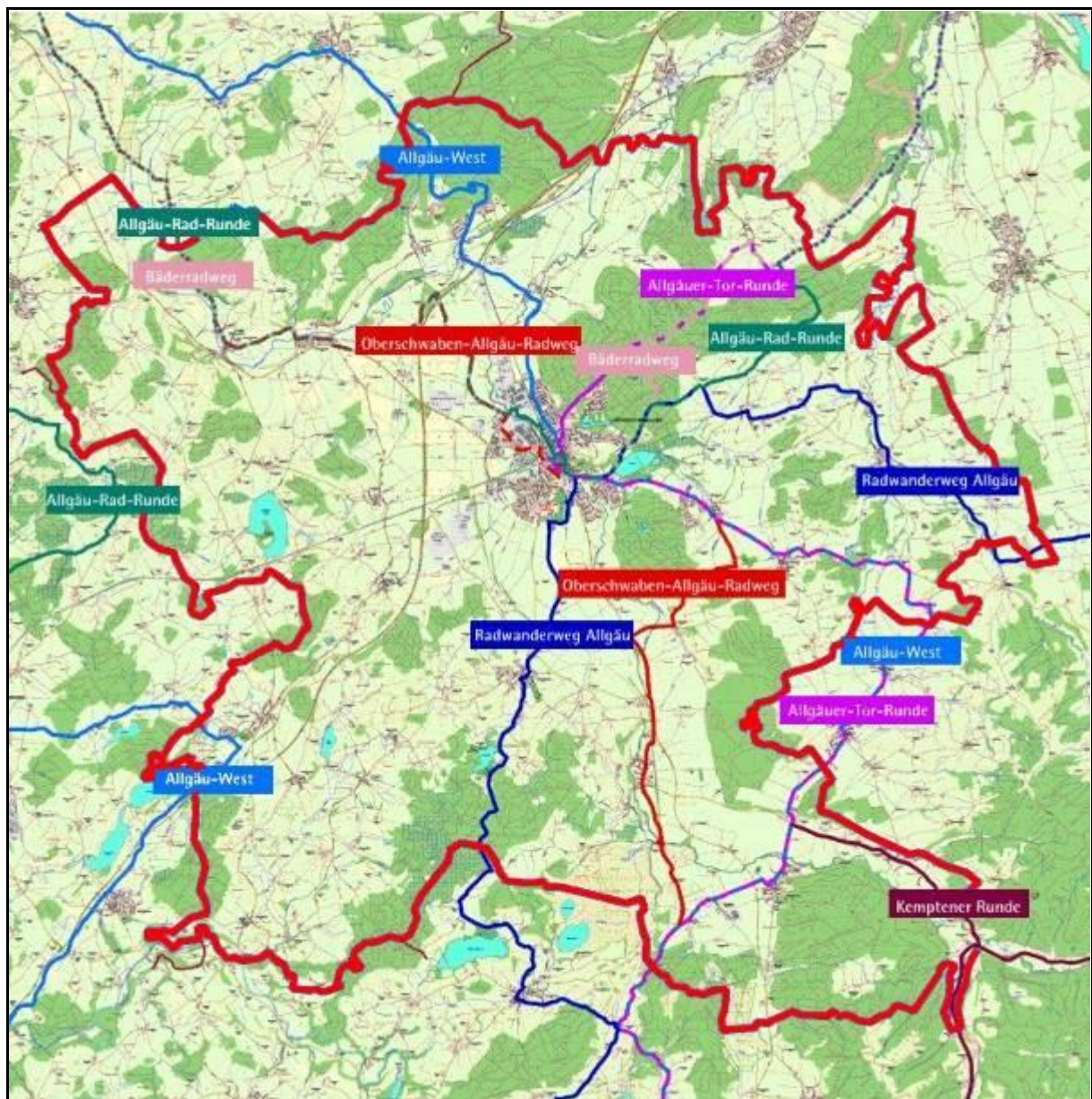


Abbildung 17: Radfernwege auf Leutkircher Gemarkung.

[14] Der Oberschwaben-Allgäu-Radweg ist einer von 19 Landesradfernwegen.

Darüber hinaus stehen über 200 km beschilderte Radtouren zur Verfügung. Zehn Touren, von R 1 bis R 10 beschildert, führen sternförmig vom Viehmarktplatz im Stadtzentrum zu den einzelnen Ortschaften hinaus. Zwei Rundtouren, T 1 mit ca. 75 km Länge um die Gemeindegrenze und T 2 mit ca. 25 km um den Stadtkern, verbinden diese zehn Radtouren.

Die Strecken sind so gewählt, dass im Normalfall Nebenstraßen oder Feldwege und keine stark befahrenen Straßen gequert oder benutzt werden müssen. Sie sind vor allem als familienfreundliche Ausflugstouren konzipiert. Dazu hat die Stadt eine „Leutkircher Radwander- und Wandertouren-Karte“ (mit Inliner-Routen) herausgegeben. Die einzelnen Routen werden auch auf der Homepage der Stadt beschrieben.

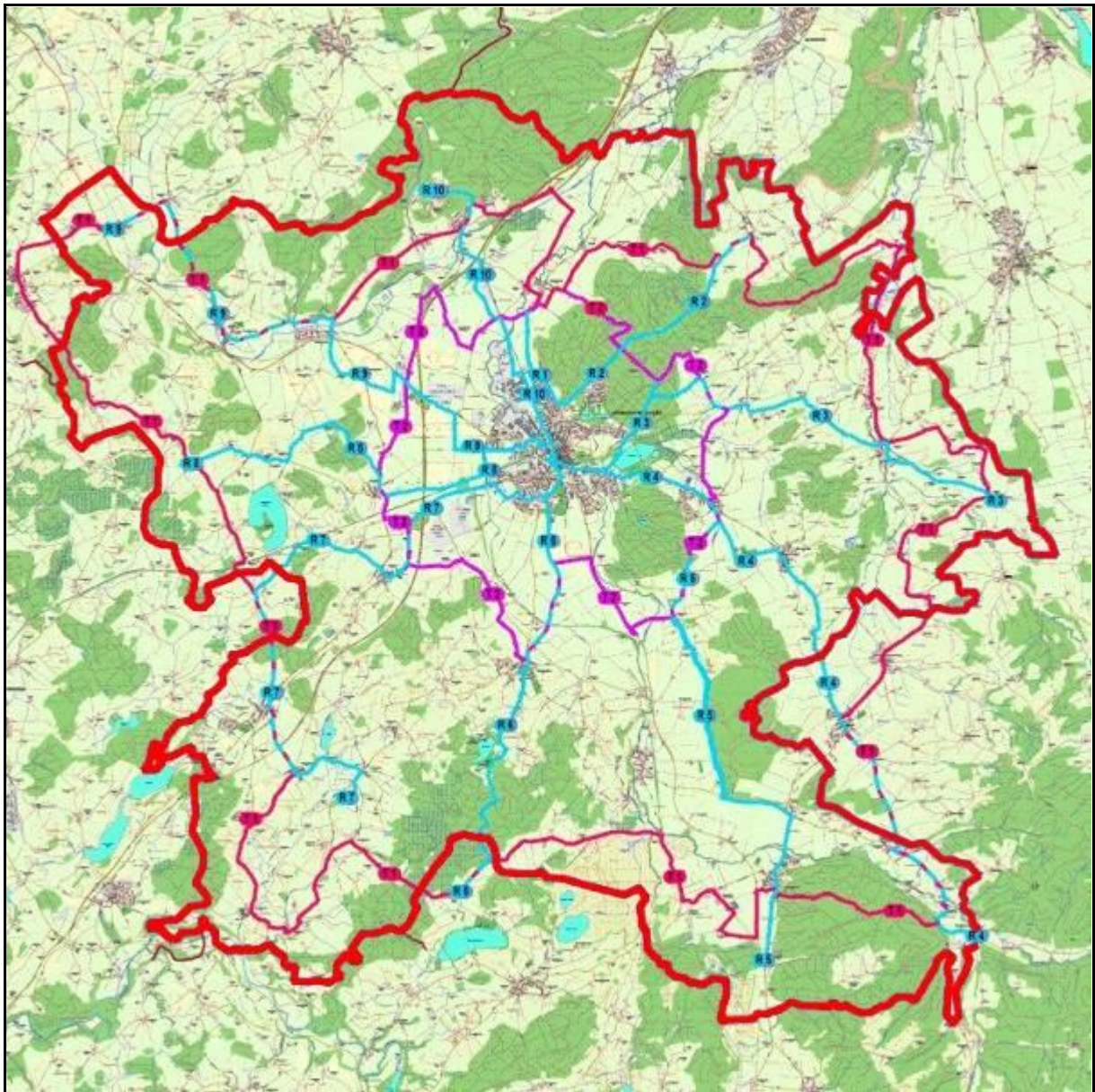


Abbildung 18: Leutkircher Radwandertouren

	Ziel	Wegebeschaffenheit	Länge
R1	Niederhofen	ebene, asphaltierte Radwege und Nebenstraßen kurzer , befestigte Kiesweg; ohne Steigungen	ca. 3,5 km
R2	Ottmannshofen	asphaltierte Nebenstraßen durch Waldgebiet starke Steigung innerhalb der Kernstadt	ca. 5,5 km
R3	Ausnang	asphaltierte Nebenstraßen teilweise starke Steigungen	ca. 8,0 km
R4	Schmidtsfelden	asphaltierte Radwege und Nebenstraßen wenige kurze, starke Steigungen	ca. 14,0 km
R5	Friesenhofen	ebene, asphaltierte Radwege und Nebenstraßen kurzer, befestigter Waldweg; eine kurze Steigung	ca. 13,5 km
R6	Winnis	asphaltierte Radwege und Nebenstraßen befestigter Waldweg; zwei kurze Steigungen	ca. 10,0 km
R7	Engerzhofen	asphaltierte Radwege und Nebenstraßen hügelig, mit mäßigen Steigungen	ca. 12,0 km
R8	Sonthofen	asphaltierte Radwege und Nebenstraßen hügelig mit mäßigen Steigungen	ca. 9, 5 km
R9	Riedlings	ebene, asphaltierte Radwege und Nebenstraßen ohne Steigungen	ca. 13,0 km
R10	Schloss Zeil	ebene, asphaltierte Radwege und Nebenstraßen kurzer, befestigter Waldweg mit Steigung	ca. 6,5 km

5.9 RADWEGENETZKONZEPTION FÜR DEN LANDKREIS RAVENSBURG

Der Landkreis Ravensburg, Straßenbauamt hat die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen / Stuttgart mit der Erstellung einer Radwegenetzkonzeption für den Landkreis Ravensburg beauftragt. Diese Konzeption soll das bisherige Radwegprogramm des Landkreises ablösen. Neben der Entwicklung eines kreisweiten Radwegenetzes werden in dieser Konzeption Defizite und Lücke im Netz aufgezeigt, sowie der Handlungsbedarf zur Beseitigung von Mängeln im Radwegenetz aufgezeigt.

Ausgangspunkt ist ein Wunschliniennetz:

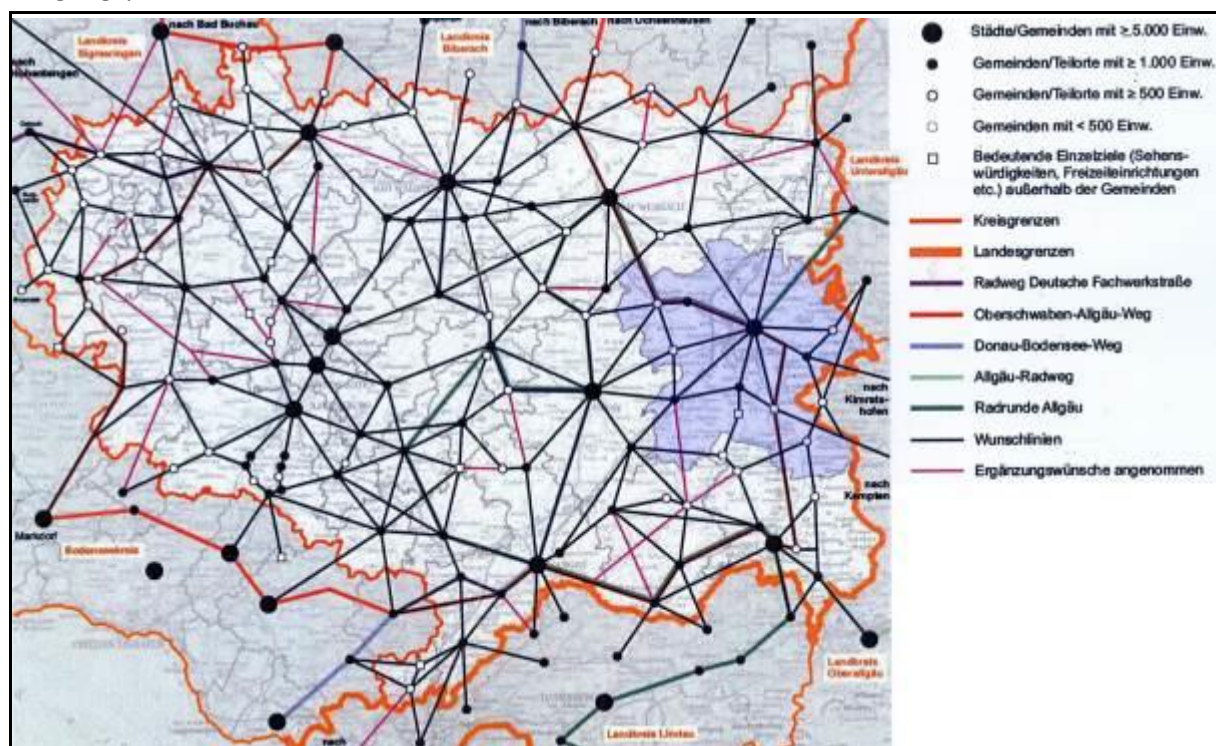


Abbildung 19: Radwegekonzeption Landkreis Ravensburg / Wunschliniennetz

Darauf aufbauend wurde ein kreisweites Prüfnetz erstellt. Darin enthalten sind die vorhandenen und die gewünschten Trassen. Aufgrund einer fachtechnischen Beurteilung wurden einzelne Radverkehrsverbindungen aus dem vorhandenen Netz gestrichen und manche Vorschläge nicht übernommen.

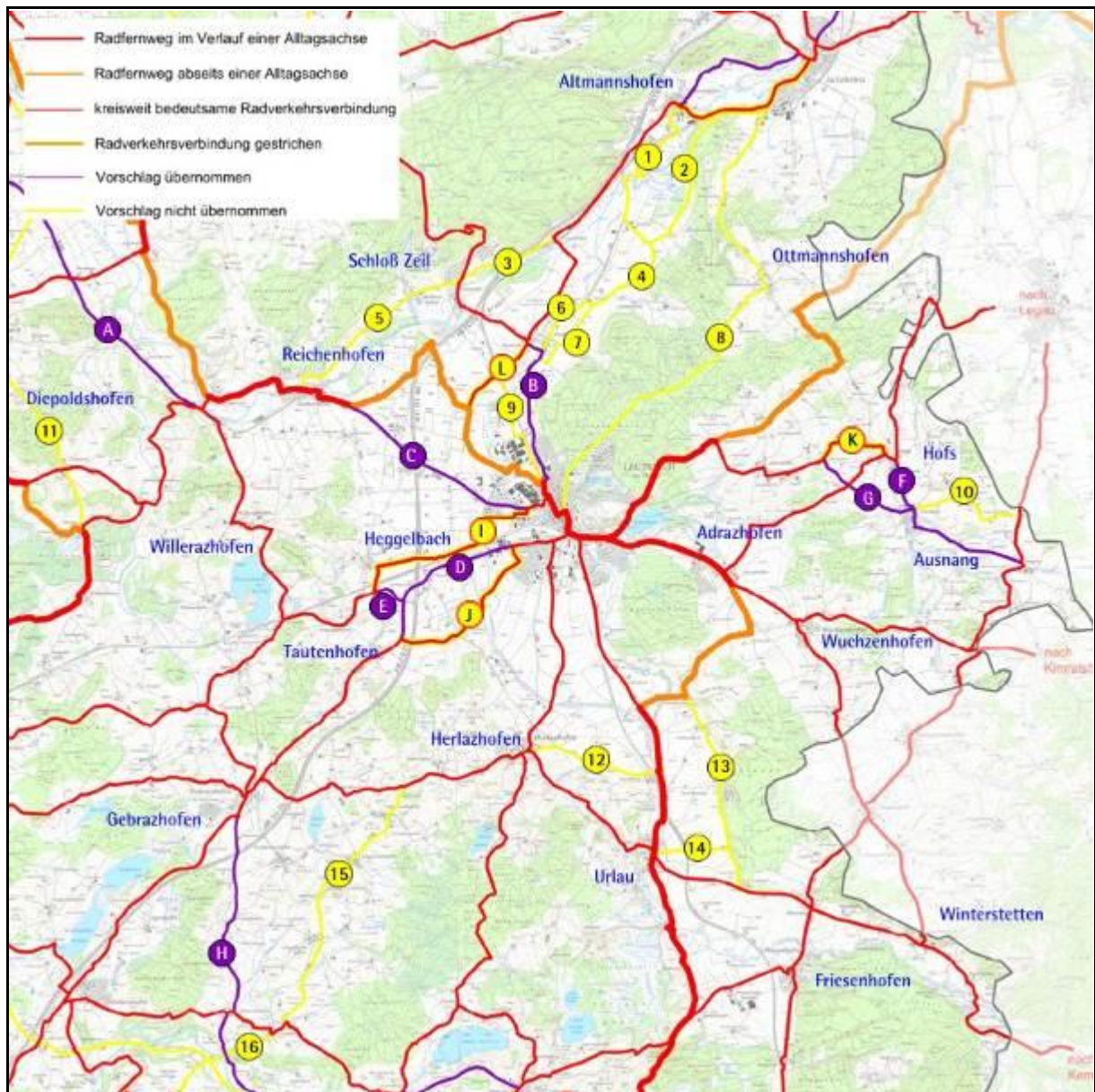


Abbildung 20: Prüfnetz nach dem Beteiligungsverfahren (Stand: August 2013)

Radverkehrsverbindung / Vorschlag übernommen:

	Bezeichnung	Klassifizierung	Länge
A	Diepoldshofen – Brugg	B 465	3,5 km
B	Leutkirch – Niederhofen – Mailand	L 260	2,5 km
C	Leutkirch – Reichenhofen	L 308 / B 465	3,7 km
D	Leutkirch – Tautenhofen	K 8026	2,3 km
E	Zollhaus – Buffler – Heggelbach	Stadt	0,5 km
F	Hofs – Ausnang	K 7913	0,8 km
G	Quickenhof – Ausnang	Stadt	1,7 km
H	Gebrazhofen – Merazhofen	K 7905	4,1 km

Radverkehrsverbindung gestrichen:

	Bezeichnung	Klassifizierung	Länge
I	Ströhlerweg – Saugarten – Antoni-Graf-Weg	Stadt	3,2 km
J	Säntisstraße – Tautenhofer Weg – Ewigkeit – Tautenhofen	Stadt	2,9 km
K	Quickenhof – Hofs	Stadt	1,2 km
L	Mailand – Herbrachhofer Einöde	Stadt	1,6 km

Radverkehrsverbindung / Vorschlag nicht übernommen:

	Bezeichnung	Klassifizierung	Länge
1	Lauben - Altmannshofen	L 260	0,9 km
2	Lauben über Laubener Brünnen nach Altmannshofen	Stadt	2,6 km
3	Auenhofen – Unterzeil	K 8030	1,7 km
4	Niederhofen – Lauben	Stadt	1,9 km
5	Unterzeil – Reichenhofen	K 8030	3,3 km
6	Ortsdurchfahrt Niederhofen - Nibelhöfe	L 260	1,4 km
7	Niederhofen – Lauben	Stadt	1,6 km
8	Leutkirch – Ottmannshofen – Aichstetten	K 7913	6,8 km
9	Unterzeiler Weg von Auenweg bis Bahnübergang Mailand	Stadt	1,8 km
10	Ausnang – Reischach - Raggen	Stadt	2,0 km
11	(Arnach) – Übendorf – Stegrot	Stadt	2,7 km
12	Herlazhofen - Haselburg	L 319	1,9 km
13	Allmishofen – Grünenbach – Vesterhof	Stadt	3,2 km
14	Urlau – Esch	Stadt	1,1 km
15	Toberazhofen – Engerazhofen – Uttenhofen	K 7906	4,8 km
16	Uttenhofen – Au	K 7905	0,9 km

Das sich daraus ergebende Radwegenetz wurde befahren, die vorhandenen Mängel erfasst:

- Netzlücken (fehlendes Radverkehrsangebot)
- Querungsdefizite (fehlende / mangelhafte Querungshilfe)
- Oberflächenmangel
- Unzureichende Breite
- Beschilderungsmangel
- Markierungsmangel
- Besondere Gefahrenstelle

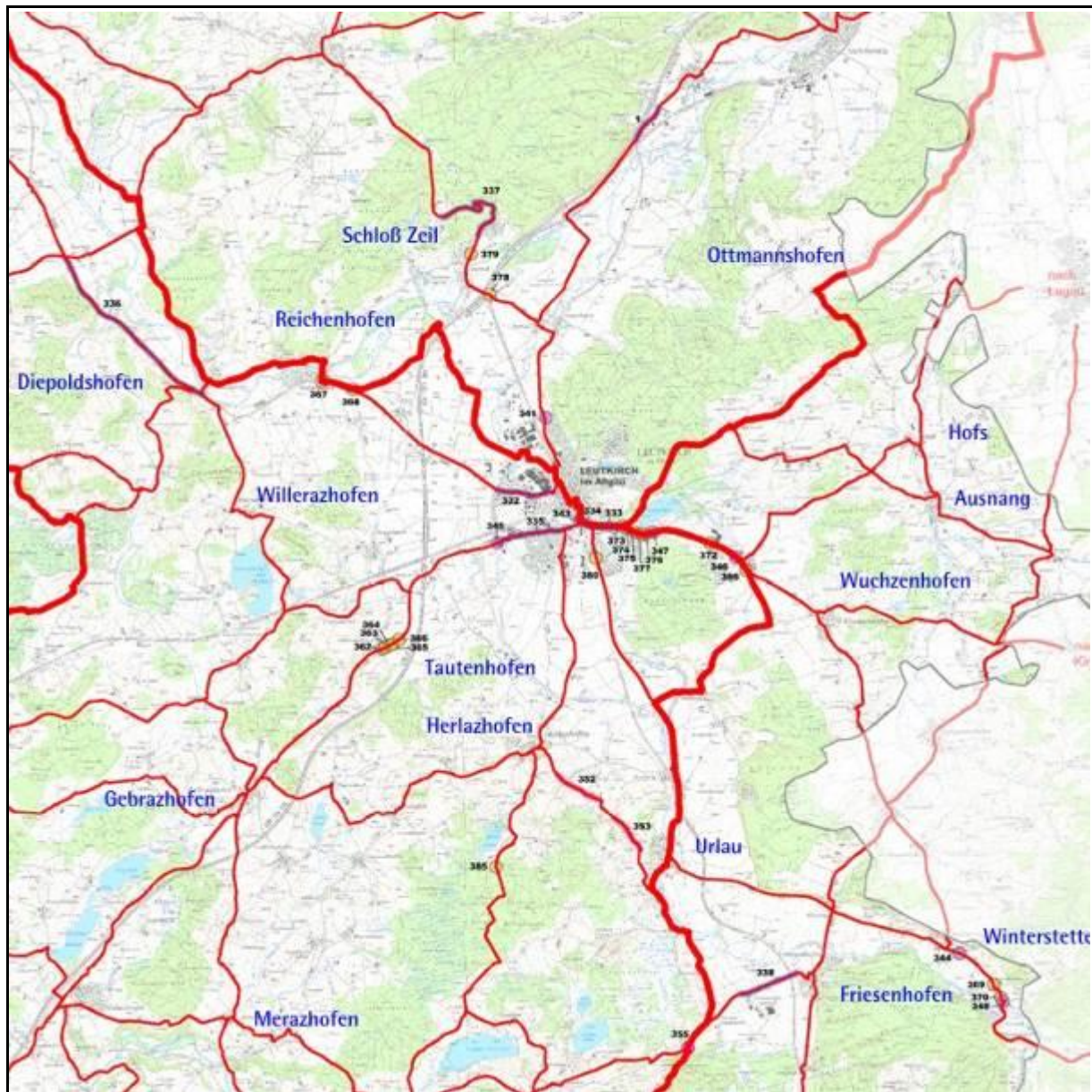


Abbildung 21: Radwegekonzeption Landkreis Ravensburg / Maßnahmenkonzeption

Für die einzelnen Mängel wurden von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH nach den zuvor genannten Kriterien Maßnahmenblätter erstellt:

Maßnahmenblatt				
Nr.: 338 Kategorie: Netzlücke - straßenbegleitender Radweg				
Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Friesenhofen, L 320	Friesenhofen	Friesenhofen-Bahnhof	1.400	
Gemarkung	Baulastträger	DTV [Kfz/24 h]	V zul [km/h]	
Leutkirch	Land	700 (L 320)	70	
Mangel/Problem				
Straßenabschnitt mit hohem Schwerverkehrsanteil				
				
Maßnahme				
Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges (2,50 m breit) gemäß vorliegender Entwurfsplanung				
Priorisierung				
Realisierung vorgesehen, Entwurfsplanung des Regierungspräsidiums liegt vor				
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	1.300.000	
Bemerkungen				

Abbildung 22: Radwegenetzkonzeption Landkreis Ravensburg / Beispiel für ein Maßnahmenblatt

Die in der Radwegekonzeption des Landkreises Ravensburg aufgeführten Maßnahmen werden, sofern sie nicht bereits umgesetzt wurden, in die städtische Radverkehrskonzeption übernommen.

5.10 RADFAHRERUNFÄLLE

Die von der Polizei im Zeitraum 2008 bis Juni 2012 erfassten 97 Radunfälle werden nach folgenden Unfalltypen [15] kategorisiert:

21 Fahrurfälle	Um einen Fahrurfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat. Fahrurfälle sind nicht immer so genannte Allein-Unfälle, bei denen das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt. Ein Fahrurfall kann auch zu einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern führen.
14 Abbiege-Unfälle	Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, wie etwa zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.
27 Einbiegen / Kreuzen-Unfälle	Um einen Einbiegen/Kreuzen-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten wie zum Beispiel von einem Grundstück oder einem Parkplatz.
3 Überschreiten-Unfälle	Um einen Überschreiten-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist. Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtungen für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt o.ä.
4 Unfälle durch ruhenden Verkehr:	Um einen Unfall durch ruhenden Verkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn ruhenden, d.h. einem haltenden/parkenden Fahrzeug ausgelöst wurde. Hierzu zählen auch Unfälle, bei denen der fließende Verkehr einen Konflikt mit einem ein- oder ausparkenden Fahrzeug hatte. Es spielt keine Rolle, ob das Halten/Parken erlaubt war oder nicht.
15 Unfälle im Längsverkehr	Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten – sofern dieser Konflikt nicht die Folge eines Verkehrsvorganges ist, der einem anderen Unfalltyp entspricht
13 Sonstige Unfälle	Hierunter fallen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

[15] Unfalltypenbeschreibung nach www.wikipedia.de

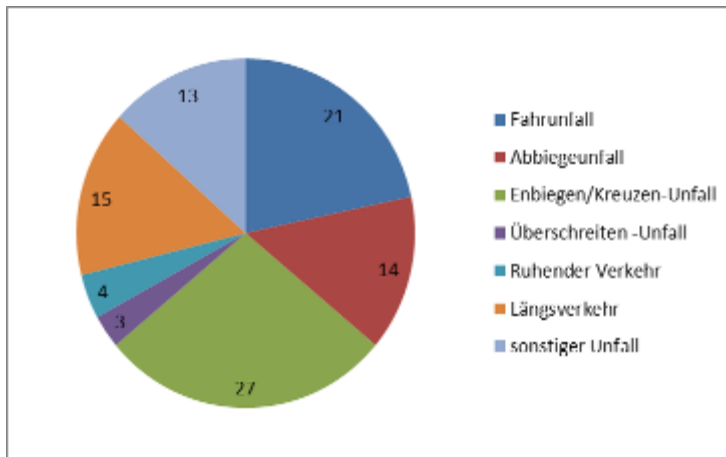


Abbildung 23: Radunfälle nach Unfalltypen

Die folgenden Angaben beziehen sich auf den Radverkehr innerhalb der Kernstadt. Eine Statistik der Radunfälle außerhalb der Kernstadt lag nicht vor.

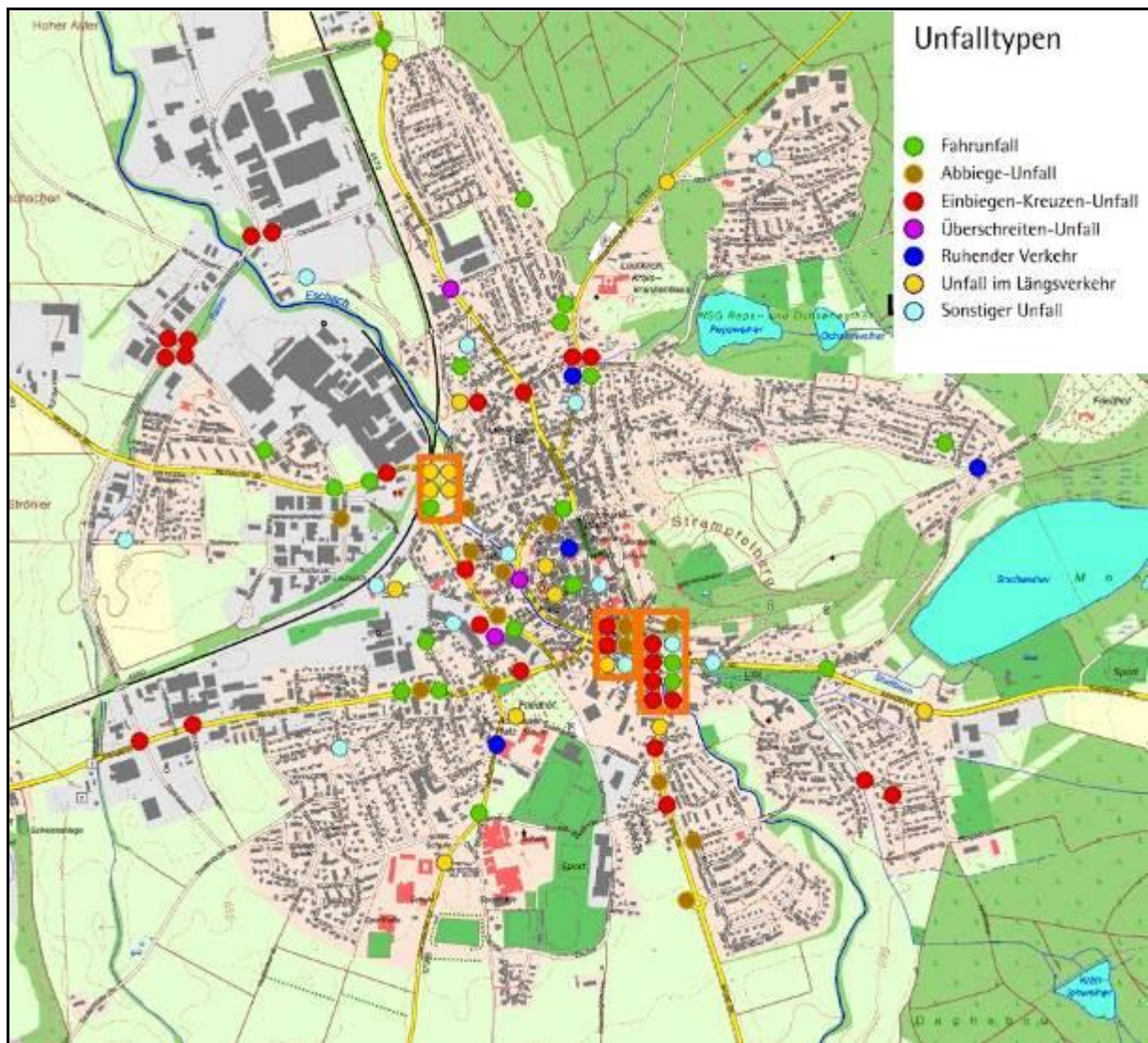


Abbildung 24: Unfälle innerhalb der Kernstadt im Zeitraum 2008 bis Juni 2012

Die Kreuzung Isnyer Straße / Kemptener Straße, die Obere Vorstadt-Straße und der Bereich um die Bahnunterführung an der Wurzacher Straße [16] bildeten gewisse Schwerpunkte.

[16] Im Jahr 2013 wurde ein deutlicher Rückgang verzeichnet. Nach Rückmeldung des Polizeireviers ist nach aktuellen Erkenntnissen nicht mehr von einem Unfallschwerpunkt auszugehen.

5.11 PROBLEMKARTEN

Hauptbestandteil der Analyse innerhalb des Radverkehrskonzeptes bilden die Problemkarten.

Im Themenfeld fehlende Verbindungen werden Netzlücken aufgezeigt.

Bei den Gefahrenstellen handelt es sich im Regelfall um gefährliche Querungsstellen und beim Wechsel von Radweg auf die Fahrbahn.

Gefährliche Strecken sind die Strecken, die von Radfahrer aufgrund hoher Kfz-Geschwindigkeiten oder engen und unübersichtlichen Streckenabschnitten besonderer Beachtung bedürfen.

Die Problemerkfassung wurde durch eine Online-Abfrage und durch die Meldung der örtlichen Schulen erstellt und durch die Punkte aus der Maßnahmenkonzeption der Radwegekonzeption des Landkreises Ravensburg (Entwurfssfassung) [17] ergänzt.

Für jeden einzelnen Problempunkt wurde ein Datenblatt mit Problembeschreibung und Maßnahmenvorschlag erstellt. Jeder Punkt ist auch mit fachkundigen Anmerkungen des VCD, der Polizei und der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH versehen.

[17] Radwegenetzkonzeption für den Landkreis Ravensburg, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen/Stuttgart, Entwurfssfassung Juni 2014

5.11.1. FEHLENDE VERBINDUNGEN

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Schaffung von durchgängigen, direkten Verbindungen, sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr. Bei der Betrachtung der fehlenden Verbindungen werden also nicht nur gesonderte Radwege betrachtet, sondern auch die Möglichkeiten von Radfahrstreifen in Betracht gezogen.

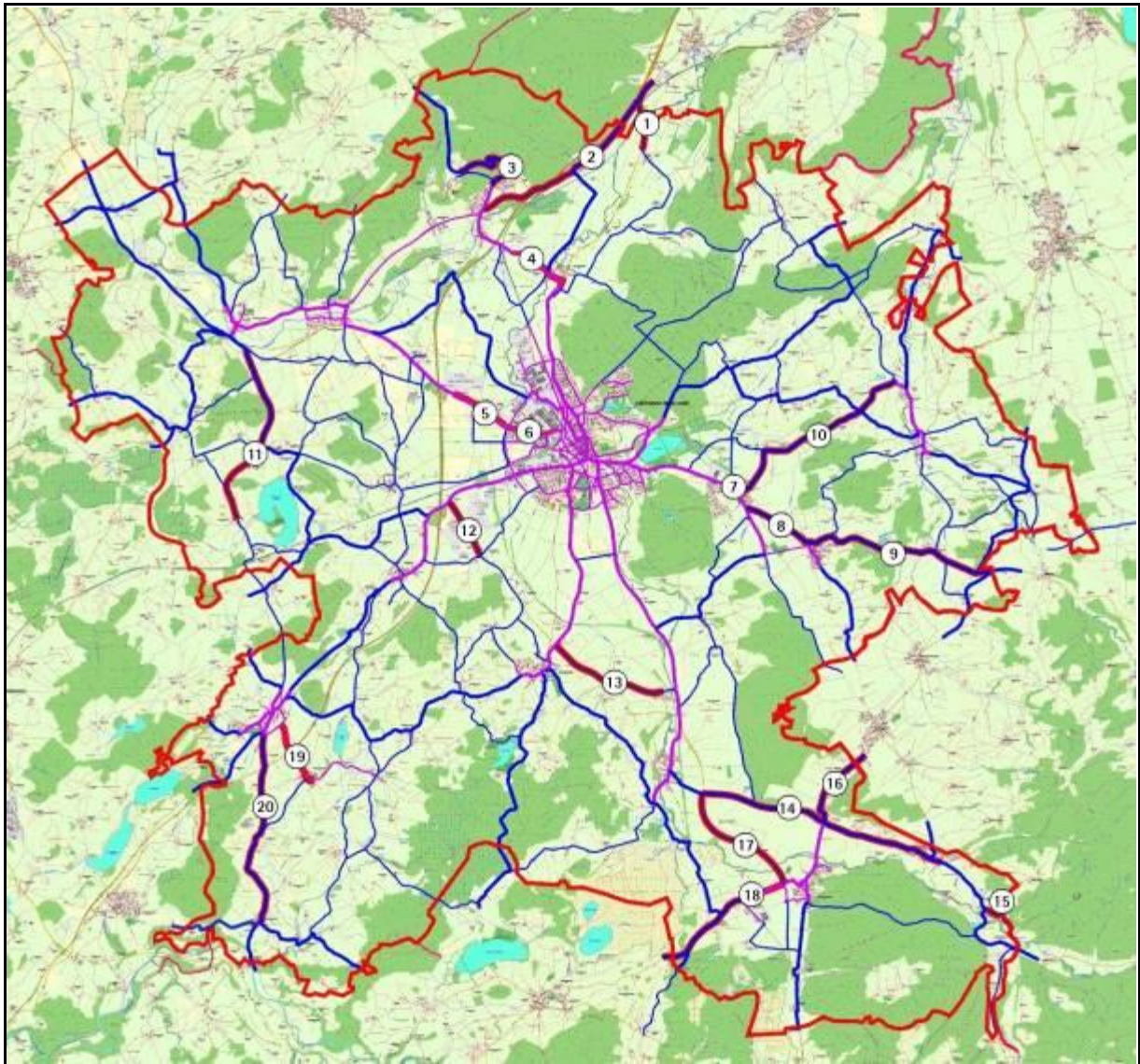


Abbildung 25: Problemkarte Gesamtstadt: fehlende Verbindungen

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
01	L 260 Lauben - Altmannshofen			Land	0,9 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse	2.880	7,1 %	100 km/ h	6,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen

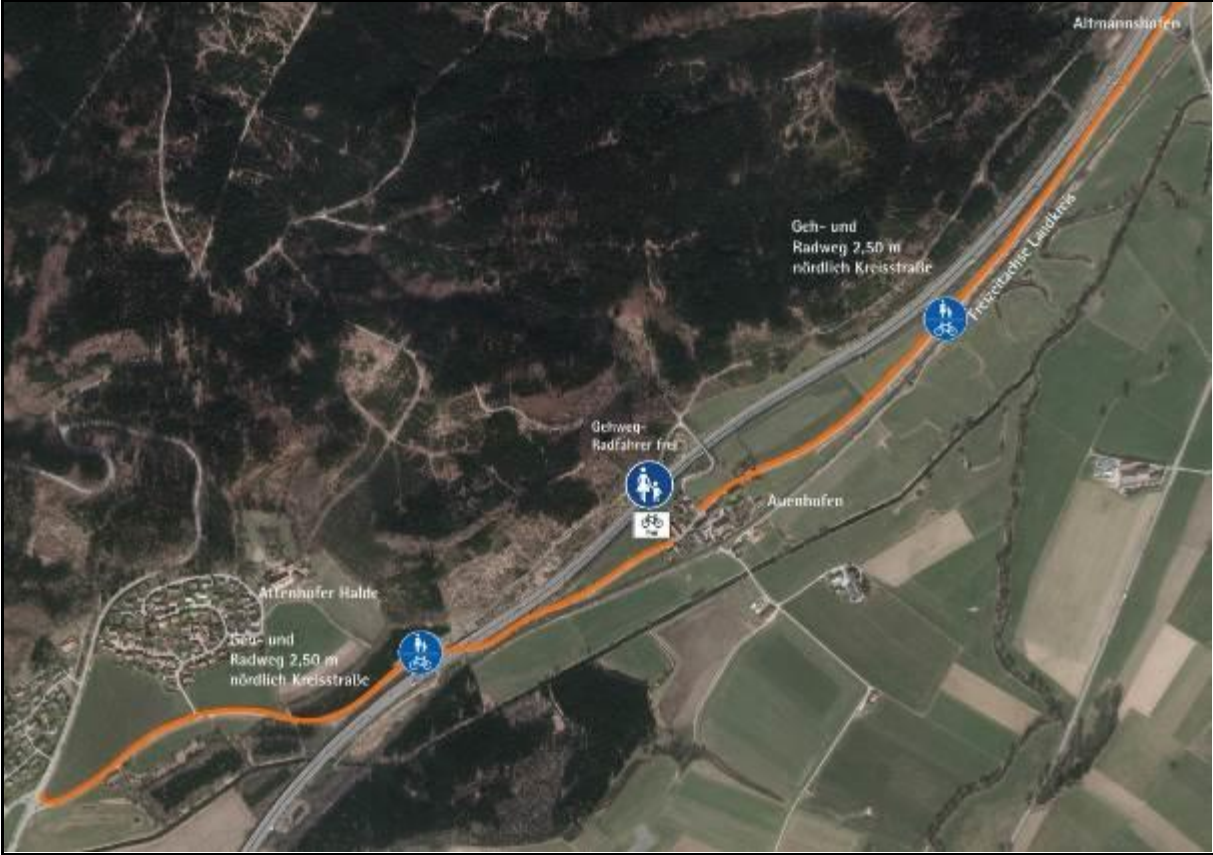
VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Radwegverbindung entlang der L 260. (entbehrlich) -> Konzentration auf Radweg entlang der K 8030

Alternativtrasse Gemeinde- / Feldwege über Lauben – Laubener Brunnen und Stölzle Hof in Altmannshofen. Neben der Sanierung der Wege ist eine bessere Ausschilderung notwendig.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
02	K – 8030 Altmannshofen – Auenhofen – Unterzeil			Landkreis	3,30 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis.	1.200	10,2 %	100 km/ h 50 km/h	6,0 m
	Freizeitachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung					
Polizei: Radweg anlegen.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
03	L 309 Unterzell nach Schloss Zeil			Land	1,8 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.260	5,1 %	100 km/ h	7,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Straßenabschnitt mit hoher Geschwindigkeit, schlechten Sichtverhältnissen und starker Steigung				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD:	Keine Anmerkung
Polizei:	Keine Anmerkung
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Markierung von beidseitigen Schutzstreifen prüfen (in Anlehnung an das Modellvorhaben „Schutzstreifen außerorts“ Sondergenehmigung erforderlich) Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 70 km/h Kosten und Nutzen eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges stehen in einem ungünstigen Verhältnis.	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
04	L 309 Unterzeil - Mailand			Land	0,9 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	1.260	5,1 %	100 km/ h	6,0 m
	Freizeitachse Landkreis				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Radweg nur außerhalb der Ortslage sinnvoll.

Radwegverbindung zwischen Leutkirch – Holzhof – Unterzeil, bzw. Mailand als Alternative ausschildern.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
05	L-308 / toom –Baumarkt bis Radweg Nord			Land	0,9 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	8.055	6,9 %	70 km/h 100 km/ h	7,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Querung an der Kreuzung sehr problematisch				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Radweg anlegen.

Priorität III – IV

Polizei:

Radweg anlegen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
06	Wurzacher Straße			Land (L 308)	1,8 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	7.000	4,4 %	50 km/ h	8,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Straßenabschnitt mit hohen Kfz-Verkehrsstärken ohne bzw. nur abschnittsweise mit Radverkehrsangebot (Gehweg / Radfahrer frei)				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

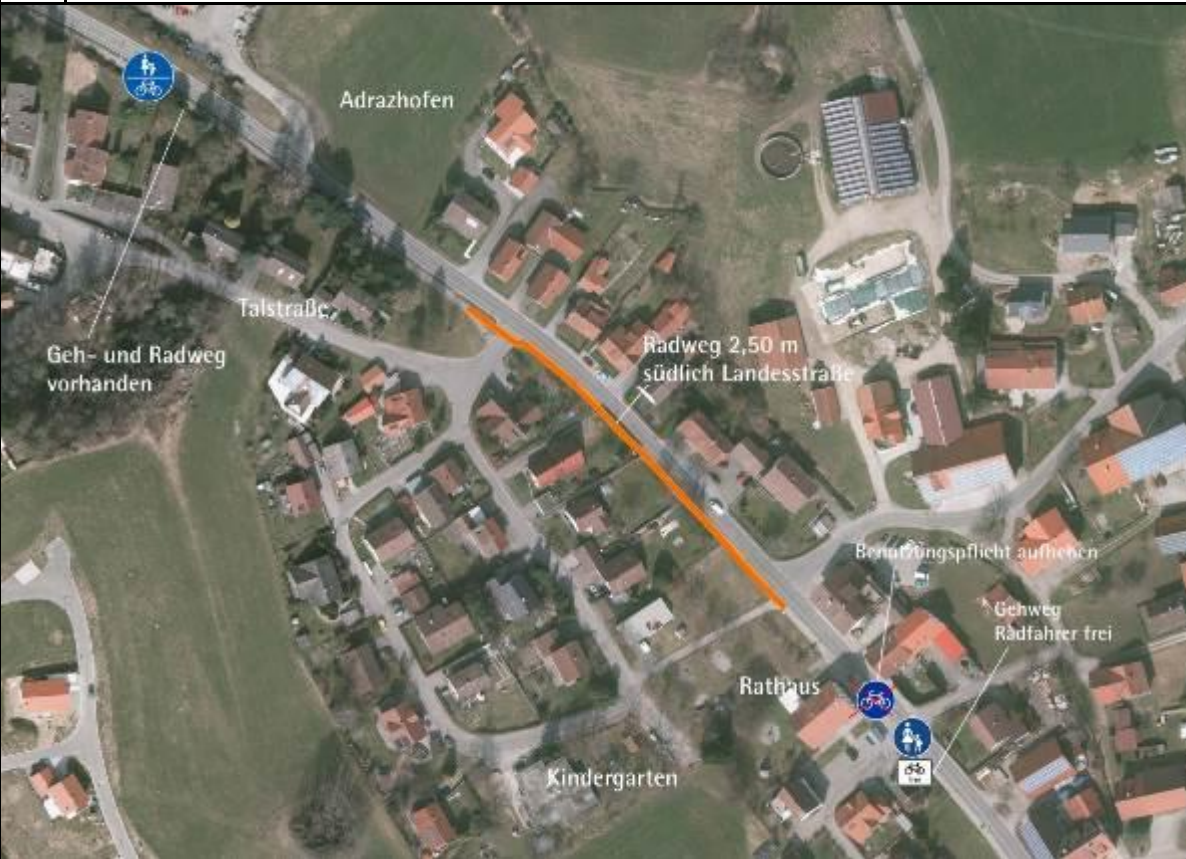
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (je 1,50 m breit) als durchgängiges Radverkehrsangebot

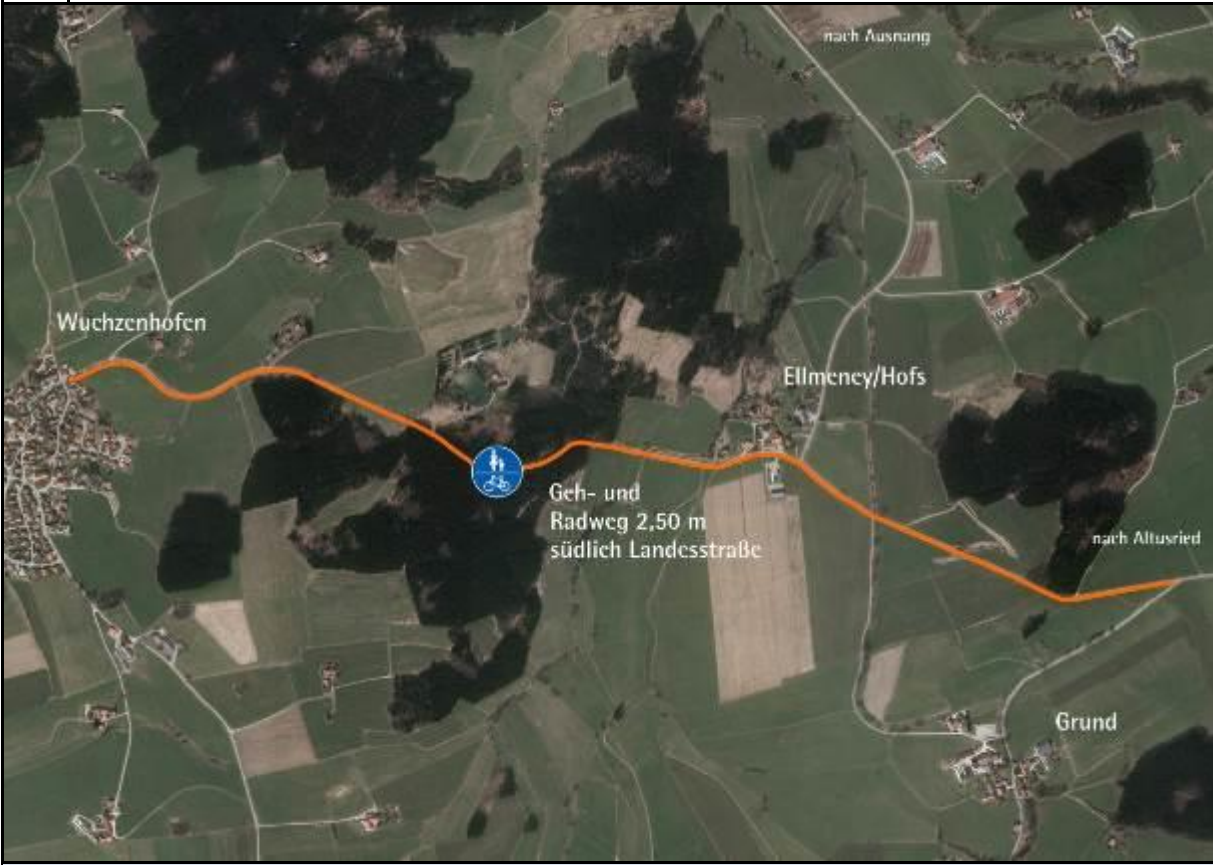
Alternativ:

Einseitiger Radfahrstreifen stadteinwärts

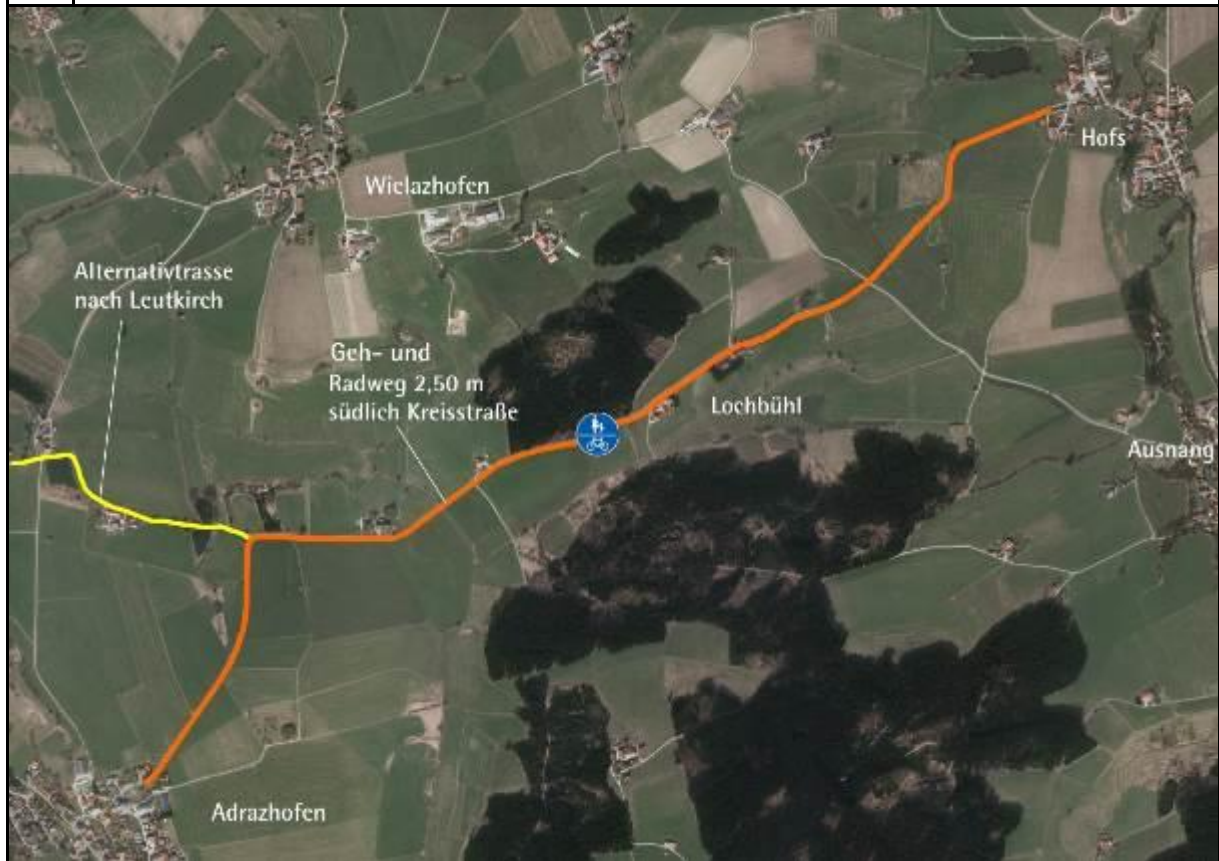
Nördlichen Gehweg (Radfahrer frei) zum Geh- und Radweg ausbauen

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
07	L 308 Adrazhofen – Ortsdurchfahrt			Land	0,15 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	3.100	4,3 %	50 km/ h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Ungesicherter Anfang des einseitigen Zweirichtungsradweges, kritisches Linksabbiegen auf dem Radweg und fehlende Ausleitung				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung					
Polizei: Radweg anlegen.					
Siehe auch Gefahrenstelle 16 / 17 (Alternative zum Bau eines Radweges)					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
08	L 308 Adrazhofen – Wuchzenhofen			Land	1,2 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	3.100	4,3 %	100 km/ h	6,5 m
					
	Anmerkungen / Maßnahmen				
	VCD: Radweg anlegen Priorität II - III				
	Polizei: Radweg absolut entbehrlich. Alternative Radwegführung über Schule Tannhöfe (50 Km/h, als Schulweg ausgeschildert) Wegweisung in Wuchzenhofen und in Adrazhofen anbringen.				

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
09	L 308 Wuchzenhofen – Ellmeney/Hofs			Land	3,0 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	3100	4,3 %	100 km/ h	6,0 m
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radweg anlegen Priorität II					
Polizei: Bedarf fraglich. Da Radweg bis Grund auf bayerischer Seite realisiert ist und ab Wuchzenhofen Radwegverbindung vorhanden ist, und Sanierung der L 308 ansteht sollte Radweg angelegt werden.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
10	K 7915 Adrazhofen – Hofs			Landkreis	1,5 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	Keine Angaben		100 km/ h	5,5 m



Anmerkungen / Maßnahmen

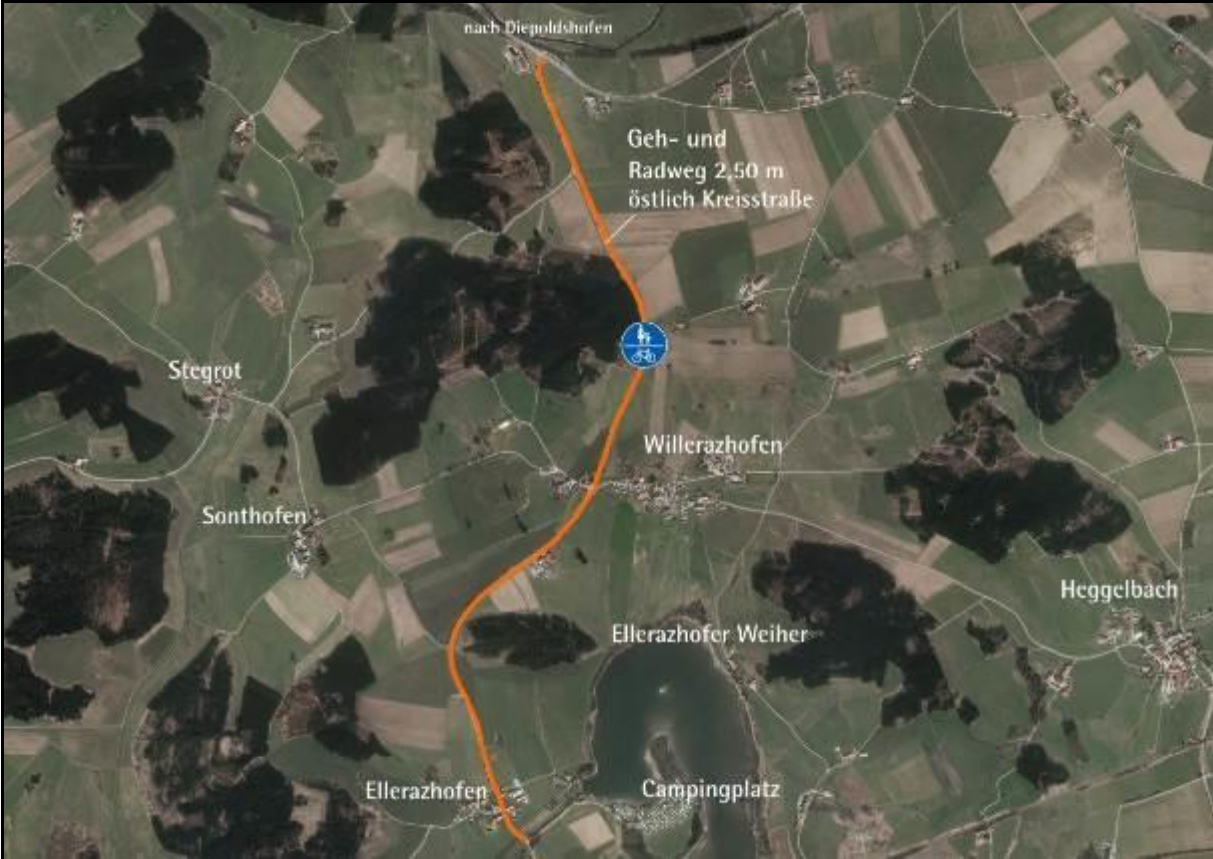
VCD:

Radweg anlegen

Priorität III

Polizei:

Radweg entbehrlich. Geringes Verkehrsaufkommen

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
11	K 7905 Ellerazhofen – Willerazhofen –B-465			Landkreis	3,2 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	480	2,9%	100 km/ h	5,0 m
	Freizeitachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radweg anlegen Priorität: III					
Polizei: Kein Bedarf					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
12	L 319 Zollhaus - Ewigkeit			Land	1,0 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	4.400	6,3 %	100 km/ h	6,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Radweg anlegen

Priorität IV

Polizei:

Kein Bedarf. Alternativtrasse über Tautenhofen – Ewigkeit – Leutkirch.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
13	L 319 Herlazhofen - Haselburg			Land	1,0 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	4.400	6,3 %	100 km/ h	6,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Radweg anlegen

Priorität IV

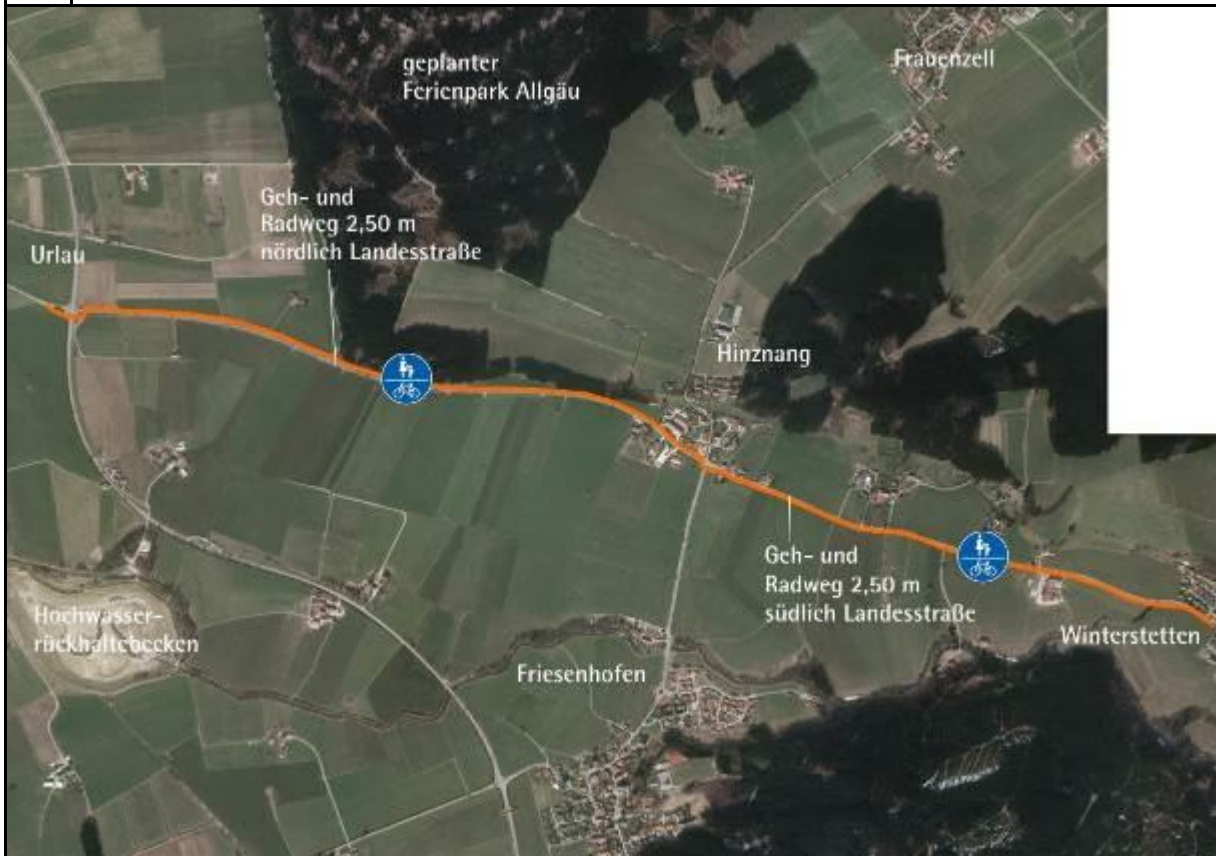
Polizei:

Radweg anlegen.

Alternativ: Ausbau des Gemeindestraße / Feldwegenetzes im Nahbereich. Ausschilderung erforderlich.

Alternativtrassen nördlich und südlich über bestehende Feldwege entsprechend ausschildern, im Bedarfsfall Wege ausbessern.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
14	L 319 Urlau – Winterstetten			Land	4,0 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.740	1,4 %	100 km/ h	5,5 m
	Freizeitachse Stadt				
	Erhöhte Freizeitbedeutung durch geplanten Ferienpark Allgäu / Teststrecke Schutzstreifen außerorts				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD:	Keine Anmerkung
Polizei:	Radweg erforderlich.

	Bezeichnung			Baulasträger	Länge
15	L 319 Emerlanden- Schmidsfelden			Land	0,5 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	1740	1,4 %	100 km/ h	6,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radweg anlegen Priorität II					
Polizei: Alternativstrecke Richtung Schmidsfelden über Emerlander Mühle (Wegweisung verbessern)					

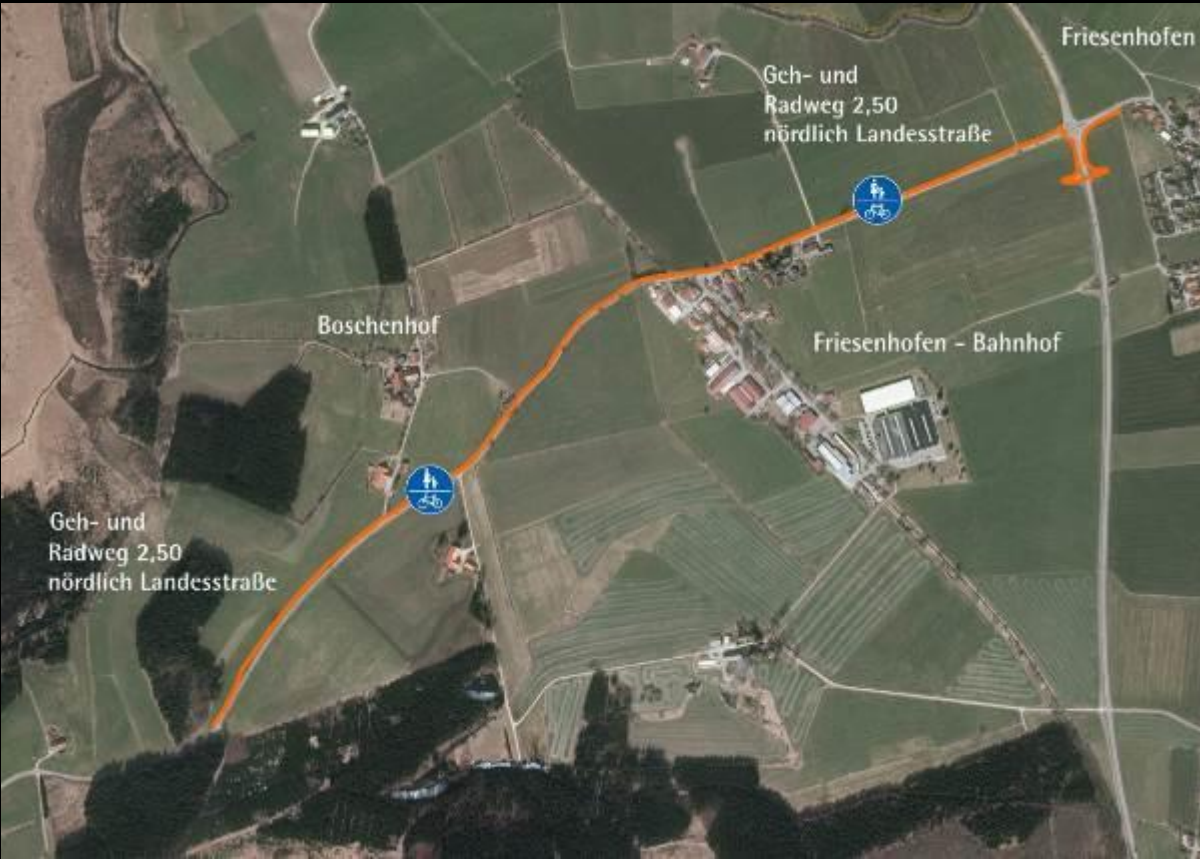
Bezeichnung				Baulastträger	Länge
16	K 8023 Hinzhang – (Frauenzell)			Landkreis	1,25 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	1550	2,0 %	50 - 100 km/ h	5,5 m
Ortsdurchfahrt Hinzhang steil, schmal, kurvig Radweg von Landesgrenze nach Frauenzell in Planung (Bau steht unmittelbar bevor)					



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Radweg anlegen Priorität III
Polizei: Radweg anlegen. Planung über Landratsamt läuft. Vorschlag: Umgehung der Ortsdurchfahrt Hinzhang (steil – schmal – kurvig) westlich mit Anschluss an Querungshilfe und Radweg Urlau – Winterstetten (L 319)
Alternativ: Radschutzstreifen innerorts (bergaufwärts) prüfen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
17	L 318 Urlau - Friesenhofen			Land	2,3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	6280	3,9 %	100 km/ h	7,0 m
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radweg anlegen Priorität III – IV					
Polizei: Alternativstrecke über Urlau – Rückhaltebecken – Boschenhof.					
Alternativtrassen über Boschenhof (Friesenhofen Bahnhof) und / oder entlang der Eschach (Landesstraße L 318) entsprechend ausschildern. Im Bedarfsfall Feldwege ausbessern, ausbauen.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
18	L 320 Friesenhofen – (Beuren)			Land	2,3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	750	3,4 %	100 km/ h	5,0 m
	Freizeitachse Landkreis				
	Von Kreuzung Friesenhofen bis Gewerbegebiet Friesenhofen Straßenabschnitt mit hohem Schwerverkehr-Anteil (äußere Erschließung Gewerbegebiet Friesenhofen – Bahnhof)				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Radweg anlegen Priorität II
Polizei: Radweg anlegen Alternativstrecke über Urlau-Missen nach Beuren ausschildern. Unterführung an der Kreuzung in Friesenhofen
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges (2,50 m breit) gemäß vorliegender Entwurfsplanung.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
19	K 7907 Wolferazhofen – Gebrazhofen			Landkreis	0,9 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	Keine Angaben		100 km/ h	5,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

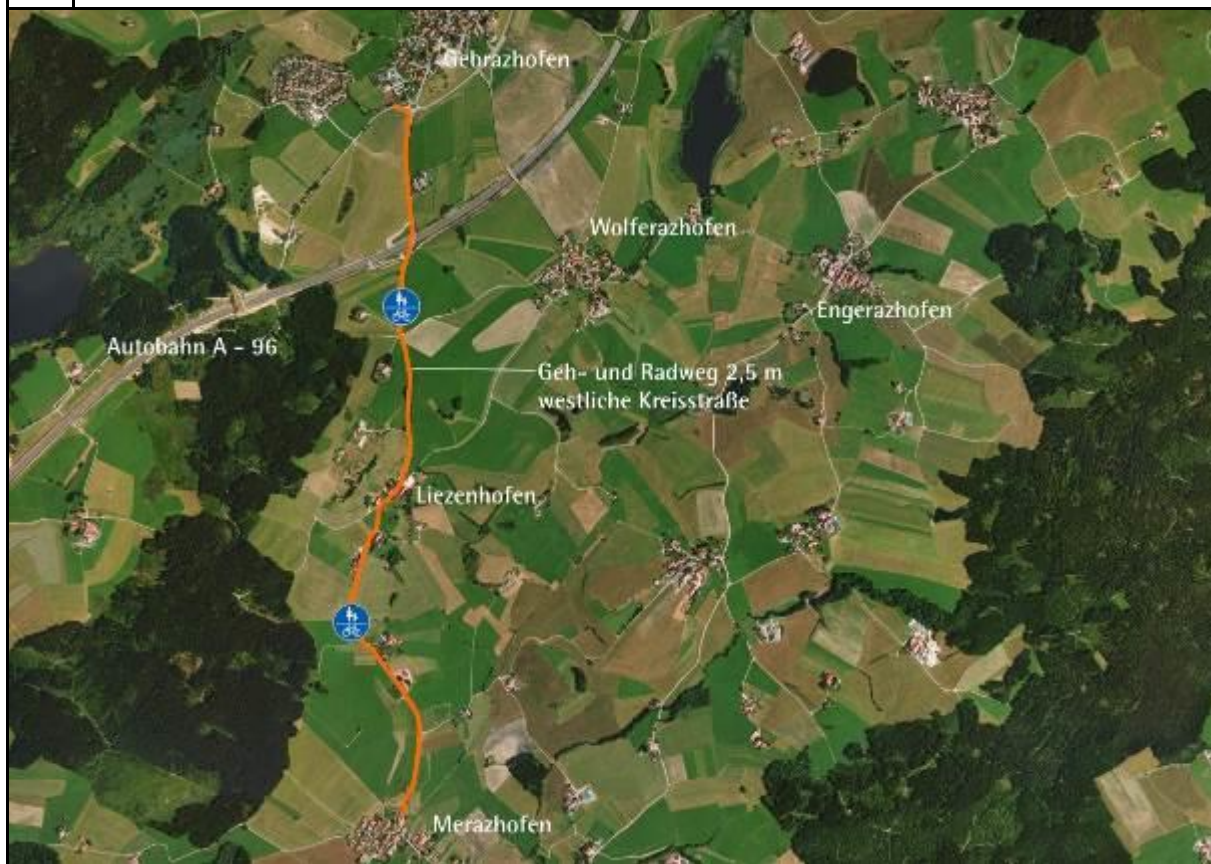
Radweg anlegen

Priorität III

Polizei:

Radweg entbehrlich; geringes Verkehrsaufkommen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
20	K 7905 Merazhofen – Gebrazhofen			Landkreis	3,2 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	628	2,2 %	100 km/ h	5,0 m



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Radweg anlegen
Priorität III

Polizei:

Radweg würde eine sinnvolle Netzergänzung darstellen, müsste aber dann bis zur L 265 durchgezogen werden. Kein gesteigerter Bedarf, geringes Verkehrsaufkommen.

5.11.2 GEFAHRENSTELLEN

Bestimmte Stellen bedeuten für den Radfahrer einen Sicherheitsmangel. Einen Schwerpunkt bilden die Querungen von Straßen und der Wechsel von Radweg auf Fahrbahn.

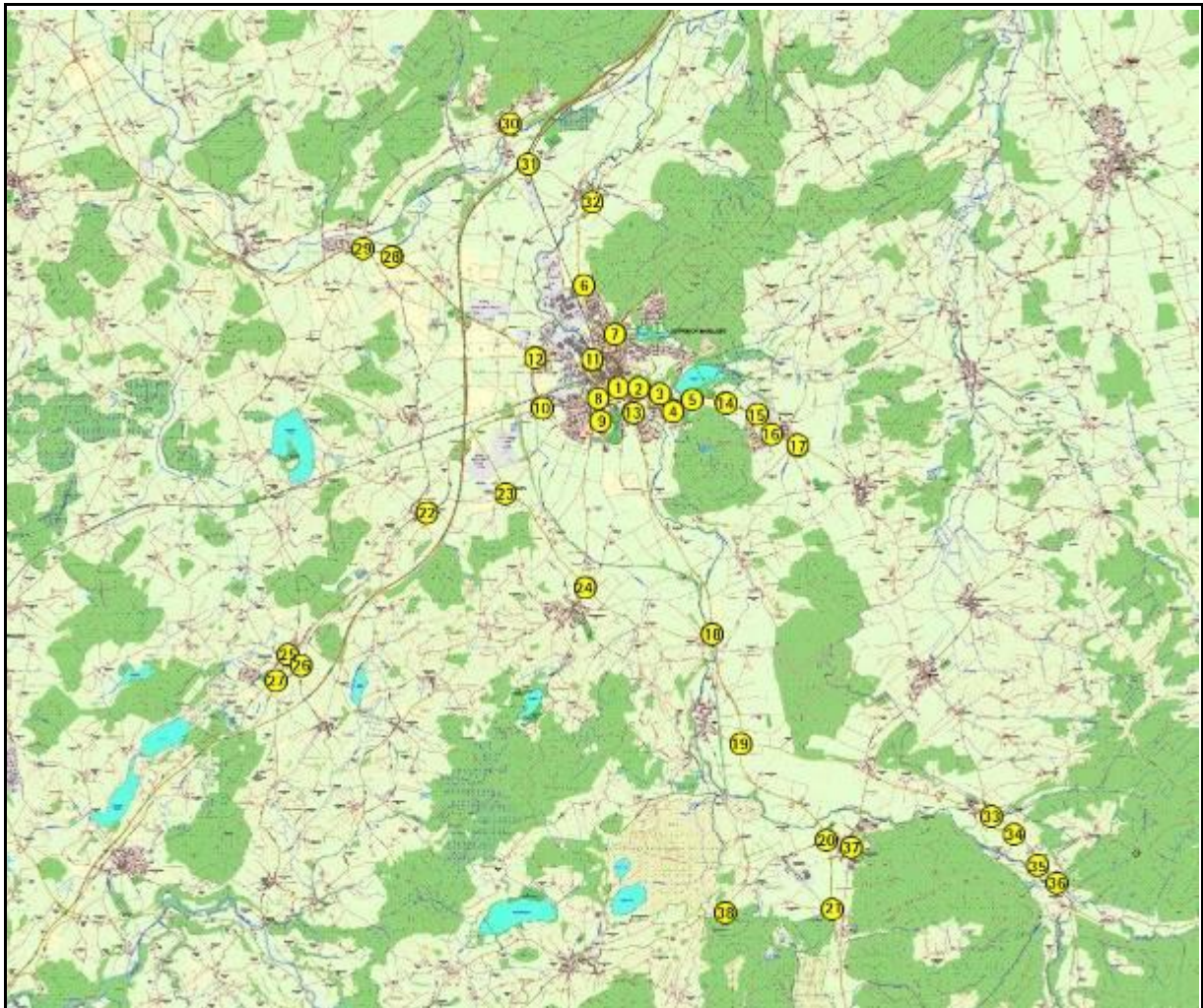
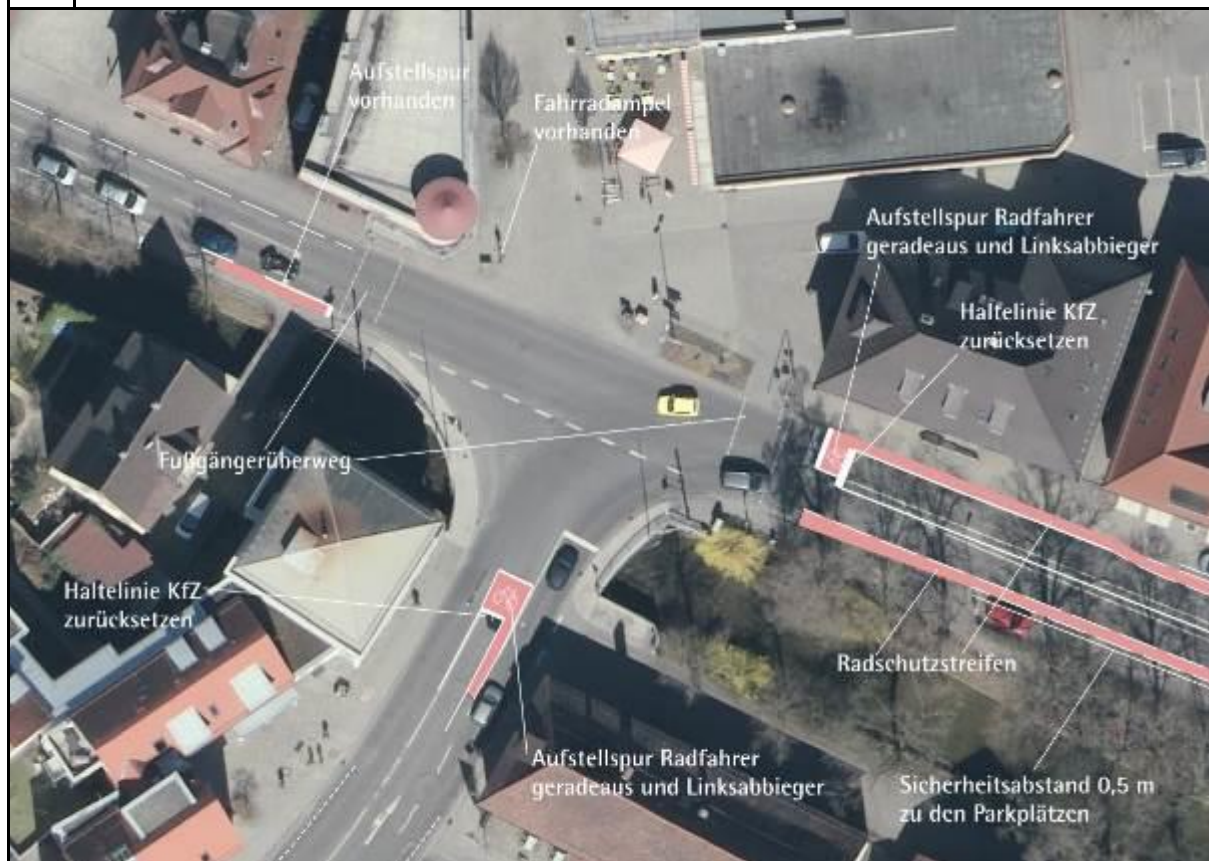


Abbildung 26: Problemkarte-Gesamtstadt / Gefahrenstellen

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
01	Mohrenkreuzung			Land (L308 – L 318)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	18.650	13,2 %	50 km/ h	9,0 m / 7,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg und Radrunde Allgäu Ungesicherte Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Beidseitig Radstreifen in der Oberen Vorstadtstraße, Aufstellbereich in der Oberen Vorstadtstraße und Wangener Straße

Priorität I

Polizei:

Schutzstreifen realisierbar. Hierzu bedarf es allerdings einer genauen Planung und Überprüfung vorhandener Markierungen, Breiten usw. Ampelablauf muss besonders beachtet werden.

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr zur verständlichen und sicheren Führung des Radverkehrs

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
02	Isnyer Straße / Kemptener Straße			Land (L 308 / 318)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	10.800	12,8 %	50 km/ h	9,0 m / 7,0 m
	Alltagsachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radstreifen beidseitig fortführen Priorität I					
Polizei: Radstreifen / Schutzstreifen wegen fehlender Fahrbahnbreite nicht möglich. Eventuell kurzer Schutzstreifen im Einmündungsbereich möglich. Dadurch würde Radfahrer an der Engstelle (Fußgängerampel) nicht an den Fahrbahnrand gedrängt.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
03	Kemptener Straße / Balterazhofer Straße			Land (318)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	10.800	12,8 %	50 km/ h	7,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

Priorität II

Polizei:

Keine Verkehrsunfallhäufung. Geschwindigkeitsbeschränkung ist hier real nicht durchsetzbar.

Schutzstreifen über die Einmündung verlängern.

Auf den Schutzstreifen Piktogramme aufbringen.

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Mangelhafte Furtmarkierung erneuern, südliche Markierung überprüfen.

Wünschenswert ist ein Rückbau des großzügig dimensionierten Einmündungstrichters mit Verzicht auf den freien Rechtsabbieger. Denkbar ist die Anlage eines Kreisverkehrs

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
04	L 308 Kemptener Straße / Krählohweg			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	10.800	12,8 %	50 km/ h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Furtmarkierungen anlegen / überprüfen

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
05	Kemptener Straße im Bereich Freibad			Land (L 308)	0,03 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	10.800	12,8 %	50 km/h	7,5 m
	Alltagsachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Einfädelung am Freibad neu regeln					
Polizei: Keine Unfälle, keine Probleme bekannt.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
06	Memminger Str. / Zeppelinstr. / Heinrich-Heine-Str.			Land (L 260) / Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	5.300	7,1 %	50 km/h	12,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Ungesichertes Ende des einseitigen Zweirichtungsradweges im Knotenbereich, kritisches Linksabbiegen in die Straße, fehlende Auffahrt auf den Radweg entlang der nördlichen Memminger Straße				
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung					
Polizei: Keine Anmerkung					
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Umgestaltung des Knotenpunkts mit Rückbau der freien Rechtsabbieger; Markierung von nicht abgesetzten Furten; nördliche Fahrtrichtung: direkte Auffahrt zum straßenbegleitenden Radweg schaffen; südliche Fahrtrichtung : Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel) nördlich des Knotenpunktes zum Übergang vom straßenbegleitenden Radweg auf die Straße Alternativ: Umgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehr mit Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer Furtmarkierungen überprüfen.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
07	Ottmannshofer Straße / Schillerstraße			Landkreis (K 7917)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsache Landkreis	2.950	0,6 %	50 km/h	9,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Priorität III

Polizei:

Keine Unfälle; kein Handlungsbedarf.

Furtmarkierung anlegen / überprüfen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
08	Wangener Straße / Herlazhofer Straße			Landkreis (K 8026 / K 7906)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsache Landkreis	13.600	10 %	50 km/ h	7,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes

Priorität: III

Polizei:

Platz für Kreisverkehrsplatz nicht ausreichend.

Probleme ergeben sich nur durch Zunahme des Querverkehrs zu Hauptverkehrszeiten.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
09	Herlazhofer Straße / Ringweg / Schulzentrum			Landkreis (K 7906) / Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsache Landkreis	1.300	0,8 %	50 km/h	10,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Kreisverkehrsplatz anlegen, verkehrsberuhigter Bereich zwischen Gewerblicher Schule und Haus Regina Pacis, Verbesserung des Belags
Priorität II

Polizei:

Direkte Zufahrt von der Bischof-Sproll-Straße in die Herlazhofer Straße sollte unterbunden werden. Kein verkehrsberuhigter Bereich Bischof-Sproll-Straße, da kein Radfahrer Schrittgeschwindigkeit fährt, keine Probleme, wenig Verkehr.

Pflasterbelag in der Bischof-Sproll-Straße durch Asphaltbelag ersetzen.

Überprüfen ob Bischof-Sproll-Straße als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann.

Fahrradstraßen sind Straßen, deren Fahrbahn nach StVO dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können durch Zusatzschild zugelassen werden und dürfen dann nicht schneller als 30 km/h fahren.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
11	Wurzacher Straße / Bahnunterführung			Land (L 308)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsache Landkreis	7.000	4,4 %	50 km/h	10,0 m
	Alltagsachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung Priorität III					
Polizei: Bei Beachtung der StVO dürfte es hier keine Probleme geben. 2013 keine Radfahrunfälle im Begegnungsverkehr. Kein Handlungsbedarf					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
12	Wurzacher Straße / Zeppelinstraße			Land (L 308) / Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsache Landkreis	7.100	4,4 %	50 km/h	9,0 m
	Alltagsachse Stadt				
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Kreisverkehrsplatz anlegen Priorität: I					
Polizei: Kreisverkehrsplatz anlegen. Direkte Zufahrt für Radfahrer zum Baumarkt fehlt. Bauliche Veränderung im Bereich der Querungshilfe (Einschleifung)					
Übergang vom Radweg nach Reichenhofen in die Wurzacher Straße Deutlichere (nördliche) Anbindung der Querungshilfe an den bestehenden Radweg Furtmarkierungen über die Kreuzung überprüfen.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
13	L 318 Isnyer Straße			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	10.500	6,6 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Keine Anmerkung
Polizei: Keine Anmerkung
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Furtmarkierungen erneuern / überprüfen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
14	Einmündung K 7916 in L 308			Land / Landkreis	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	6.270	4,2 %	100 km/h	9,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg Durch die Anlage einer Linksabbiegespur auf der Landesstraße ist die Querung verlängert worden.				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung Priorität III					
Polizei: Keine Unfälle, keine Probleme. Queren ist problemlos / gefahrlos möglich. Radfahrer muss jedoch absteigen und ggfs. warten.					
Hinweis auf querenden Radverkehr eventuell Geschwindigkeitsbeschränkung (70 km/h)					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
15	L 308 Adrazhofen Rathausstraße / Bergstraße			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	6.270	4,2 %	50 km/h	
	Alltagsachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:
Furtmarkierungen erneuern.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
16	L 308 Ortsdurchfahrt Adrazhofen			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	3.100	4,3 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Ungesicherter Anfang des einseitigen Zweirichtungsradweges, kritisches Linksabbiegen auf dem Radweg und fehlende Ausleitung				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

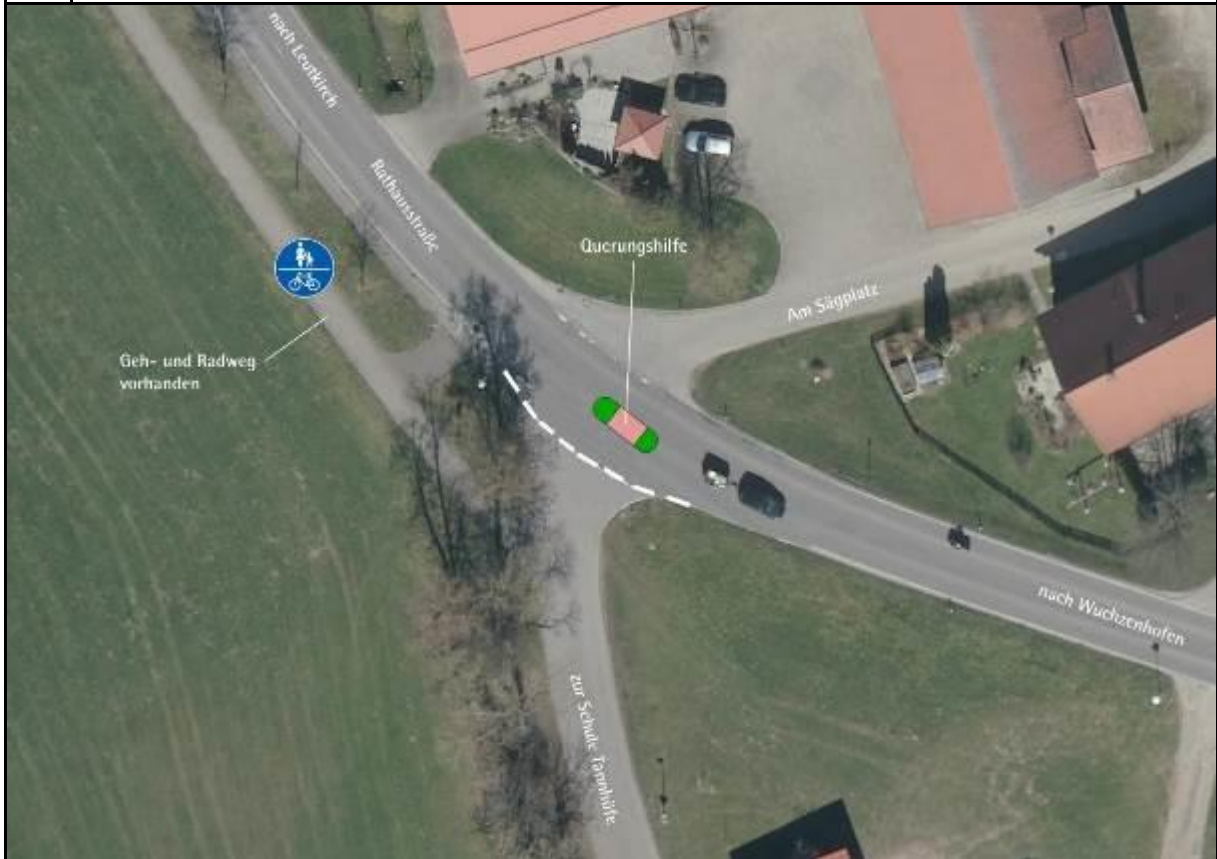
Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Anlage einer Querungshilfe (Markierung oder Mittelinsel) zum Übergang von der Straße auf den straßenbegleitenden Geh- und Radweg sowie Markierung einer Ausleitung.

Eine Verlängerung des Geh- und Radweges dürfte nicht kostspieliger als Querungshilfe sein (Verkaufsbereitschaft ist vorhanden)

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
17	L 308 Rathausstraße Höhe Am Sägplatz			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	3.100	4,3 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Kritisches Linkseinbiegen von der Gemeindeverbindungsstraße zur Schule Tannhöfe in die Rathausstraße				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Anlage einer Querungshilfe (Markierung oder Mittelinsel) zum Übergang von der Gemeindeverbindungsstraße zur Schule Tannhöfe auf die L 308 Rathausstraße

Im Falle des Lückenschlusses innerhalb der Ortslage kann diese Maßnahme entfallen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
18	Einmündung L319 / 318 in Haselburg			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	8.300	7,4 %	100 km/h	6,5 m
	Alltagsachse Stadt				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Priorität IV

Polizei:

Wenn sich der Radfahrer an die StVO hält (Zeichen 205 Vorfahrt gewähren) und die nötige Aufmerksamkeit walten lässt, dürfte es keine Probleme geben.

Verbesserung erreichbar durch Verlegung der Querungshilfe in Richtung Fahrbahn L318, dadurch wird allerdings die Einmündung in den Gemeindeverbindungswege Richtung Urlau nicht besser.

Hinweis auf querende Radfahrer.

Furtmarkierung wird an dieser Stelle kritisch gesehen. Radfahrer müsste vorfahrtsberechtig sein, was aber hier nicht möglich ist. Rückstau-Gefahr auf der L 318. Darüber hinaus können Radfahrer leicht übersehen werden .

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
19	Einmündung L318 / 319 in Urlaub			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	8.300	7,4 %	100 km/h	
	Freizeitachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Viehdurchlass ausbauen Priorität II					
Polizei: Durch den Ausbau des Viehdurchlasses sind nicht alle Problem gelöst (Durchfahrtshöhe fehlt, jeweils Querung der Fahrbahnen L 319 Gemeindeverbindungsstraße Urlaub bei Fahrtrichtung Urlaub) Besser: Radwegeführung in Urlaub in Richtung Muna durch die große Unterführung unter die L 318 und Ausbau der Radwegeführung.					
Radwegunterführung im Zuge des Ausbaus des Radweges nach Winterstetten. Als Übergangslösung: Hinweis auf querende Radfahrer in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkung (70 km/h)					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
20	Kreuzung L 320 / L318 in Friesenhofen			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	8.300	7,4 %	100 km/h	
	Alltagsachse Stadt				
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Unterführung und Radweg von Friesenhofen bis Abzweigung Haubach bauen Priorität II					
Polizei: Unterführung bauen. Ggfs. vorhandene Unterführung in der Nachbarschaft prüfen und ausbauen.					
Übergangsweise Hinweis auf querende Radfahrer in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkung (70 km/h)					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
21	Querung L 318 in Höhe Rimpach			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	8.300	7,4 %	100 km/h	7,5 m
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Unterführung Priorität III					
Polizei: Vor ein paar Jahren starben zwei Radfahrer bei zwei Verkehrsunfällen an dieser Querung (ältere Personen). Seither keine Unfälle mehr registriert. Querung ist bei höherem Verkehrsaufkommen nicht ganz unproblematisch. Unterführung bauen wäre eine Alternative zur Verbesserung. Dabei müsste man prüfen ob eine Bündelung der Querungen Friesenhofen / Rimpach möglich und sinnvoll ist.					
Hinweis auf querende Radfahrer					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
22	K 8026 / Ortsdurchfahrt Tautenhofen			Landkreis	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	k. A.	k. A.	50 km/h	5,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierungen				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD: Keine Anmerkung	
Polizei: Keine Anmerkung	
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Furtmarkierungen anlegen, als Blockmarkierung ohne Roteinfärbung.	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
23	L 319 / Ewigkeit			Land / Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	4.400	6,3 %	100 km/h	10,0 m

Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Auf kreuzende Radfahrer hinweisen Priorität II					
Polizei: Zusätzliche Verkehrszeichen geben nicht mehr Sicherheit. Bislang keine Unfälle, keine Probleme. Anbringung von Eichen 138 StVO (Radfahrer kreuzen) kann zumindest geprüft werden. Es wird aber darauf hingewiesen, dass für den Verkehr auf der L 319 durch die Linksabbiegespur schon genügend Hinweise auf Querverkehr gegeben sind.					
Eventuell Geschwindigkeitsbeschränkung (70 km/h)					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
24	Kreuzung L 319 in Herlazhofen			Land / Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	4.400	6,3 %	70 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Donau-Bodensee-Radweg (Ostroute) Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Geplante Unterführung realisieren
Priorität I

Polizei:

Geplante Unterführung realisieren.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
25	Kreuzung Zollstraße / Gebrüder-Metz-Straße			Landkreis (K 8025)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	480	2,9 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				

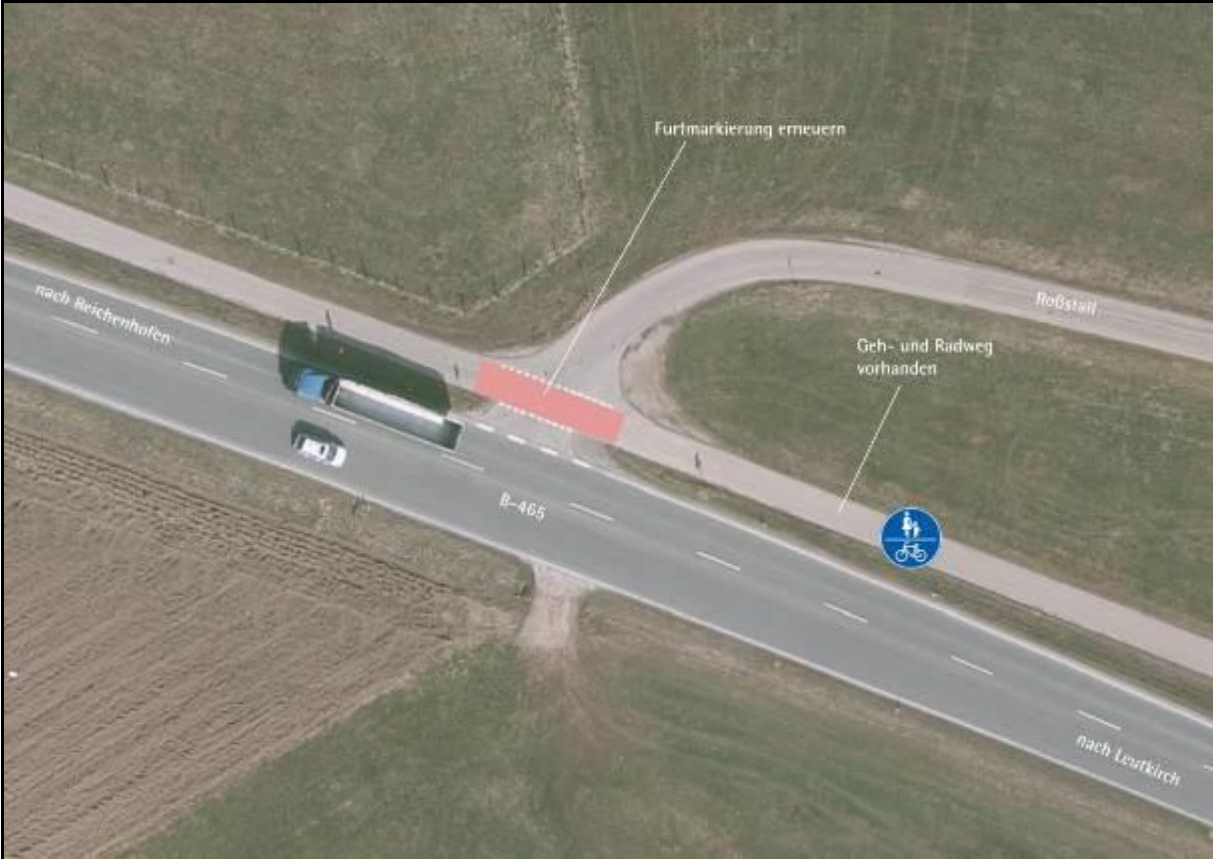


Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Keine Anmerkung Priorität III
Polizei: Keine Problem, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
26	Einmündung Vogteistraße in Ortsumfahrung			Landkreis	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	Keine Angabe		100 km/h	6,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung Priorität IV					
Polizei: Keine Probleme, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf.					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
27	Kreisverkehr Gebrazhofen			Landkreis (K 8025)	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	480	2,9 %	50 km/h	6,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				

Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Keine Anmerkung Priorität IV
Polizei: Keine Probleme, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf.
Furtmarkierung anlegen als Blockmarkierung ohne Roteinfärbung.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
28	B 465 Einmündung GV Rostall			Bund	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	9.500	12,4 %	100 km/h	9,5 m
	Alltagsachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung					
Polizei: Keine Anmerkung					
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Furtmarkierung erneuern					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
29	B 465 in Reichenhofen			Bund	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	9.600	12,4 %	50 km/h	10,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg / Radrunde Allgäu				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Furtmarkierung erneuern (Zweirichtungsradverkehr)

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
30	Querung K 8030 / 309 in Unterzeil			Land / Landkreis	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.260	5,1 %	70 km/h	11,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung und uneindeutige Vorfahrtssituation				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Priorität III

Polizei:

Die Kreuzung aus den 60'ern ist überdimensioniert und somit unübersichtlich. Das Queren für den Radfahrer ist weniger das Problem, als das Linksabbiegen aus Richtung Schloss Zeil. Die Radwegführung ist falsch angelegt und sollte baulich und markierungstechnisch geändert werden. Der Radfahrer ist noch vor der Linksabbiegespur (in Richtung Unterzeil) auf die Fahrbahn einzuschleifen. Der linksabbiegende Radfahrer kann dann über die Linksabbiegespur abbiegen (gem. StVO unproblematisch). Der geradeaus fahrende Radfahrer ist zwischen Fahrbahn und Verkehrsteiler zu führen und über die Kreuzung zu bringen.

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Furtmarkierung erneuern mit nicht abgesetzter Führung um Vorfahrtssituation zu verdeutlichen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
31	L 309 in Höhe Holzhof			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.260	5,1%	70 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkungen

Polizei:

Keine Anmerkungen

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Furtmarkierung erneuern

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
32	Einmündung L 309 in L 260 in Niederhofen			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	2.900	7,1%	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Abbiegespur für Radfahrer Priorität II					
Polizei: Keine Probleme, keine Unfälle. Abbiegende Radfahrer haben sich links zur Fahrbahnmittle einzuordnen. Verkehrsaufkommen nicht so stark, dass lange Wartezeiten, wenn überhaupt, entstehen würden. Für Markierung Linksabbiegespur / Radfahrer keine ausreichende Fahrbahnbreite. Kein Handlungsbedarf					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
33	L 319 Winterstetten südöstlicher Ortseingang			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.700	1,4 %	50 km/h	6,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Ungesichertes Ende des einseitigen Zweirichtungsradweges, kritisches Linksabbiegen in die Straße				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Anlage einer Querungshilfe zum Übergang des straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf die Straße

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
34	L 319 Winterstetten / Emerlanden			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.700	1,4 %	100 km/h	6,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD:	Keine Anmerkung
Polizei:	Keine Anmerkung
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Furtmarkierungen erneuern / überprüfen. Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h prüfen.	

	Bezeichnung			Baulasträger	Länge
35	L 319 Emerlanden / am Wehr			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.700	1,4 %	100 km/h	6,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Mangelhafte Furtmarkierung				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD:	Keine Anmerkung
Polizei:	Keine Anmerkung
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Furtmarkierungen erneuern / überprüfen. Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h prüfen.	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
36	L 319 Emerlanden / Emerlander Mühle			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	1.700	1,4 %	100 km/h	6,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Ungesicherter Anfang des einseitigen Zweirichtungsradweges, kritisches Linksabbiegen auf den Radweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Keine Anmerkung

Polizei:

Keine Anmerkung

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft:

Anlage einer Querungshilfe (Markierung oder Mittelinsel) zum Übergang von der Straße (L 319) auf den straßenbegleitenden Geh- und Radweg

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
37	Dorfmitte Friesenhofen			Stadt	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	Keine Angaben		30 km/h	5,0 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Tempo 30 und/oder aufgemalten Kreisverkehr
Polizei: Keine Probleme, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf. Tempo 30 gilt dort bereits. Einen Kreisverkehr kann man nicht einfach „aufmalen“ (Der Platz zum Drum-Herum-Fahren fehlt schlicht und ergreifend)

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
38	L 320 Abzweig Verbindungsstraße nach Haubach			Land	
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Landkreis	700	k. A.	100 km/h	5,0 m
	Freizeitachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg Schlechte Sichtverhältnisse am Knotenpunkt, daher kritisches Linksein- und abbiegen für den Radverkehr				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Keine Anmerkung					
Polizei: Keine Anmerkung					
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft: Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h prüfen					

5.11.3 GEFÄHRLICHE STRECKEN

Hierbei handelt es sich vor allem um Streckenabschnitte, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens oder anderer Faktoren, wie zum Beispiel enge und unübersichtliche Streckenabschnitte für den Radfahrer als gefährlich zu betrachten sind.

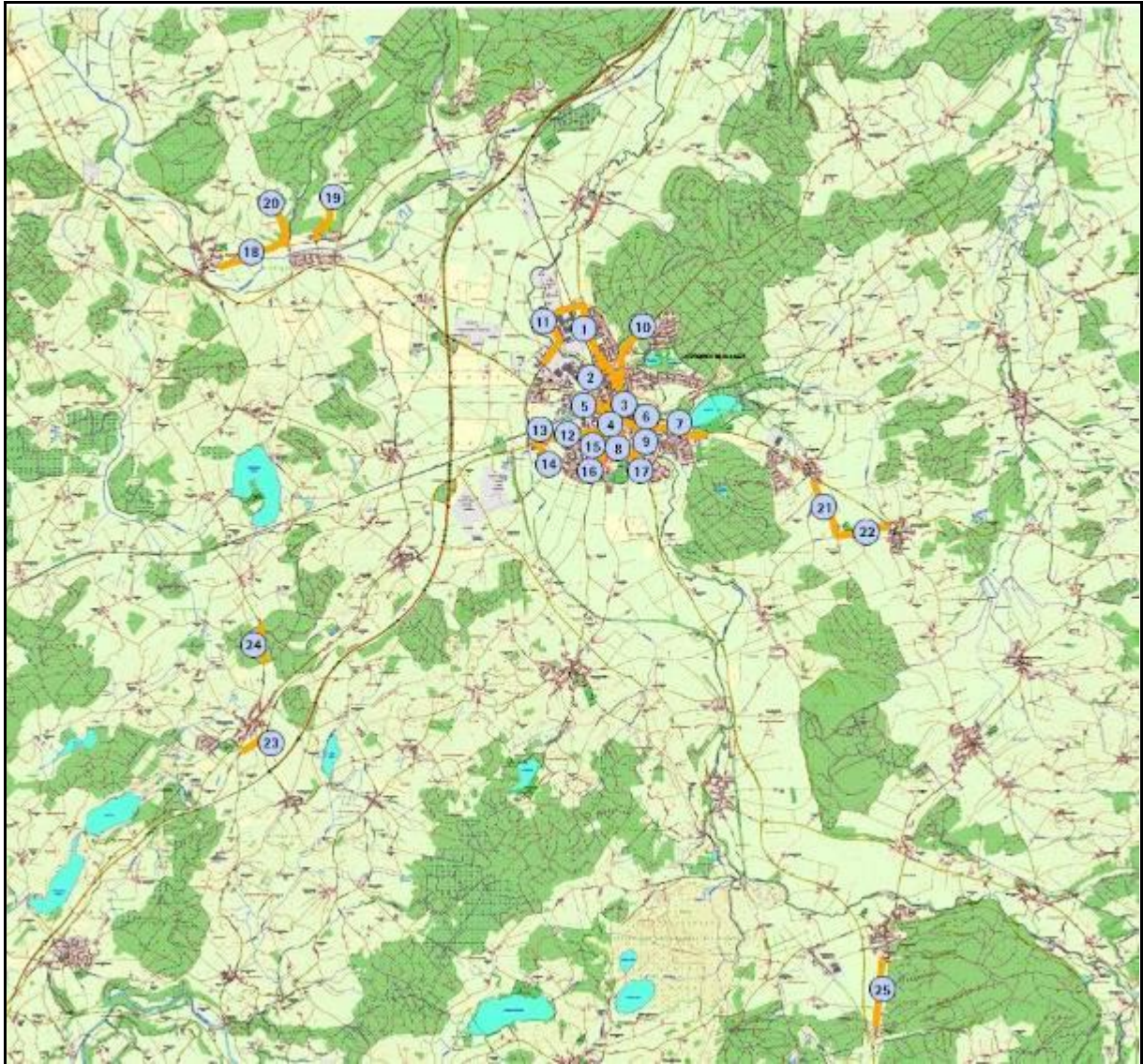


Abbildung 27: Problemkarte Gesamtstadt / gefährliche Strecken

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
01	Memminger Straße			Land (L 260)	1,4 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	8.700	6,1 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Von der Kreuzung Umgehungsstraße beidseitig Radstreifen, anschließend 30 km/h; Gehweg für Radfahrer frei
Route durch die Schillersiedlung entspricht Umweg mit Steigung und wird nicht angenommen.

Bessere Anbindung an den Radweg nach Niederhofen

Innerstädtisch 30 km/h

Polizei:

Für Radfahrstreifen (beidseitig und einseitig) ist die Fahrbahn zu schmal. 30 km/h auf klassifizierte Durchgangsstraße nicht möglich. Gehweg für Mischverkehr zu schmal und nicht durchgängig. Innerstädtischer Schulweg / viel Fußgänger. Parkierung würde zusätzliche Gefahren für Radfahrer bringen. Für gefährdete Radfahrer ist Umweg über Schillersiedlung nicht nennenswert, aber sicherer (Tempo 30-Zone) und die Höhendifferenz unbeachtlich.

Eine Straße an der sich leider nichts empfiehlt.

Anlegen eines Radschutzstreifens stadteinwärts von der Kreuzung Zeppelinstraße bis zur Einmündung Brühlstraße. Gehweg stadtauswärts von Einmündung Heinrich-von-Kleist-Straße bis in Höhe Heinrich-Heine-Straße für Radfahrer frei geben.

Alternativroute durch die Schillersiedlung (Goethestraße) / Tempo-30-Zone

Von Brühlstraße bis Untere Grabenstraße Radverkehr auf Straße mitführen.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
02	Brühlstraße			Stadt	0.3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	4.700	7,1 %	50 km/h	6,5 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Belag stadtauswärts und Radstreifen erneuern und verblichenen Schutzstreifen erneuern
 Stadteinwärts Gehweg für Radfahrer frei

Polizei:

Gehweg für Radfahrer stadteinwärts bereits freigegeben. Markierung Radschutzstreifen stadtauswärts optimieren.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
03	Untere Grabenstraße			Land	0.5 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	8.700	3,0 %	50 km/h	6,0 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD: Radfahrstreifen beidseitig, ausgenommen Kreisverkehr, und durchgehend 30 km/h Alternativ: Schutzstreifen	
Polizei: Für Radfahrstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit liegt kaum über 30 km/h. Keine Maßnahme erforderlich in der Unteren Grabenstraße. Punktuell kann Schutzstreifen zwischen Mohrenkreuzung und Kronengässle angelegt werden.	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
04	Wangener Straße zwischen Obere Vorstadtstr. und Neue-Welt			Land (L308)	0,13 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	11.300	13,5 %	50 km/h	11,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Mohrenkreuzung. Linksabbiegestreifen, Radaufstellbereich und für Linksabbieger eine Furt zum Radaufstellbereich

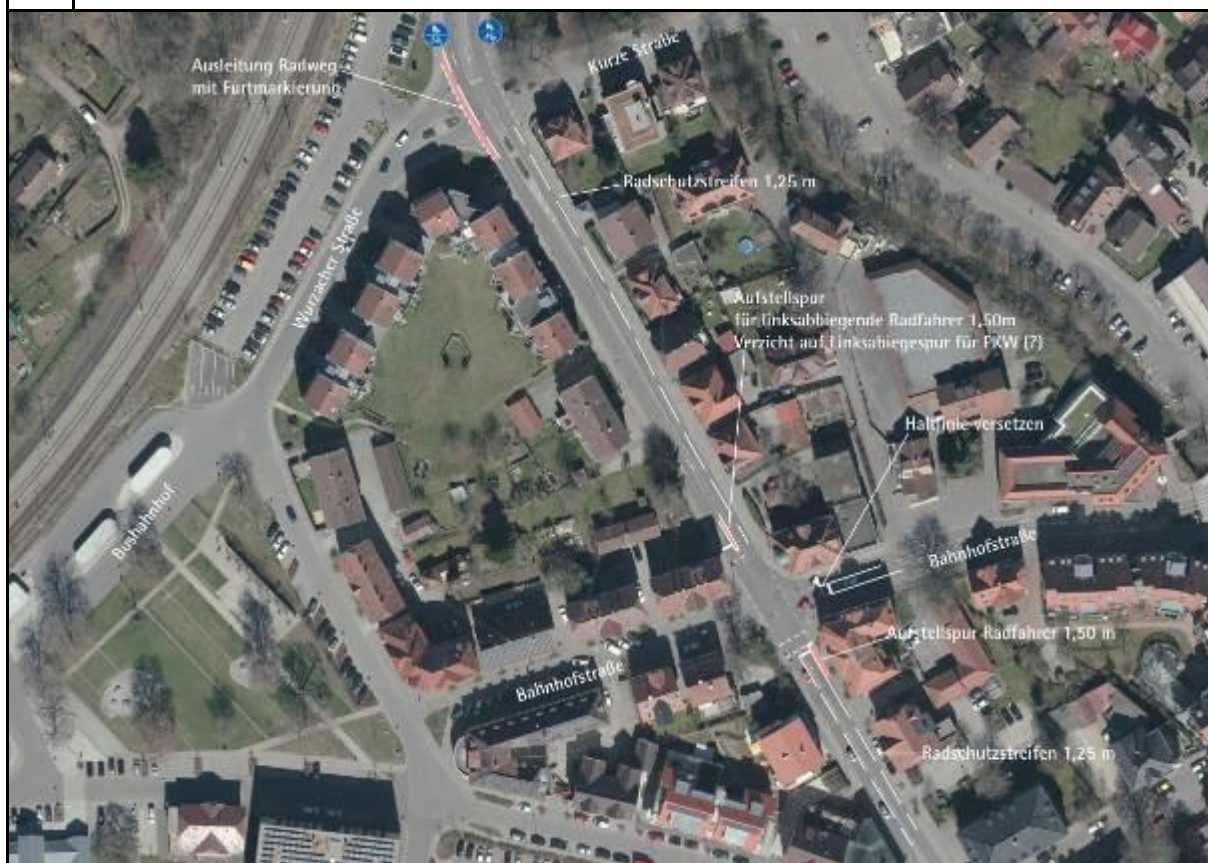
Stadtauswärts. Schutzstreifen und dann Radstreifen je nach Breite der Straße

Polizei:

Vorhandener Radstreifen kann noch verbessert werden. Linksabbiegestreifen für Radfahrer wegen Platzmangel nicht möglich.

Vorhandene Radfahrstreifen verlängern

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
05	Karlstraße			Land (L 308)	0,25 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	11.800	11,5 %	50 km/h	9,50 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Beidseits Schutzstreifen

Polizei:

Schutzstreifen stadtauswärts zwischen Amtsgericht und Kurze Straße markieren. (Im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen Gehweg im Bereich Georg-Schneider-Haus verschmälern)

Schutzstreifen stadteinwärts wegen fehlender Fahrbahnbreite nur bedingt möglich.

Keine Änderungsmöglichkeit in der Bahnhofstraße.

Ausleitung des westlichen Radweges an der Wurzacher Straße auf die Karlstraße

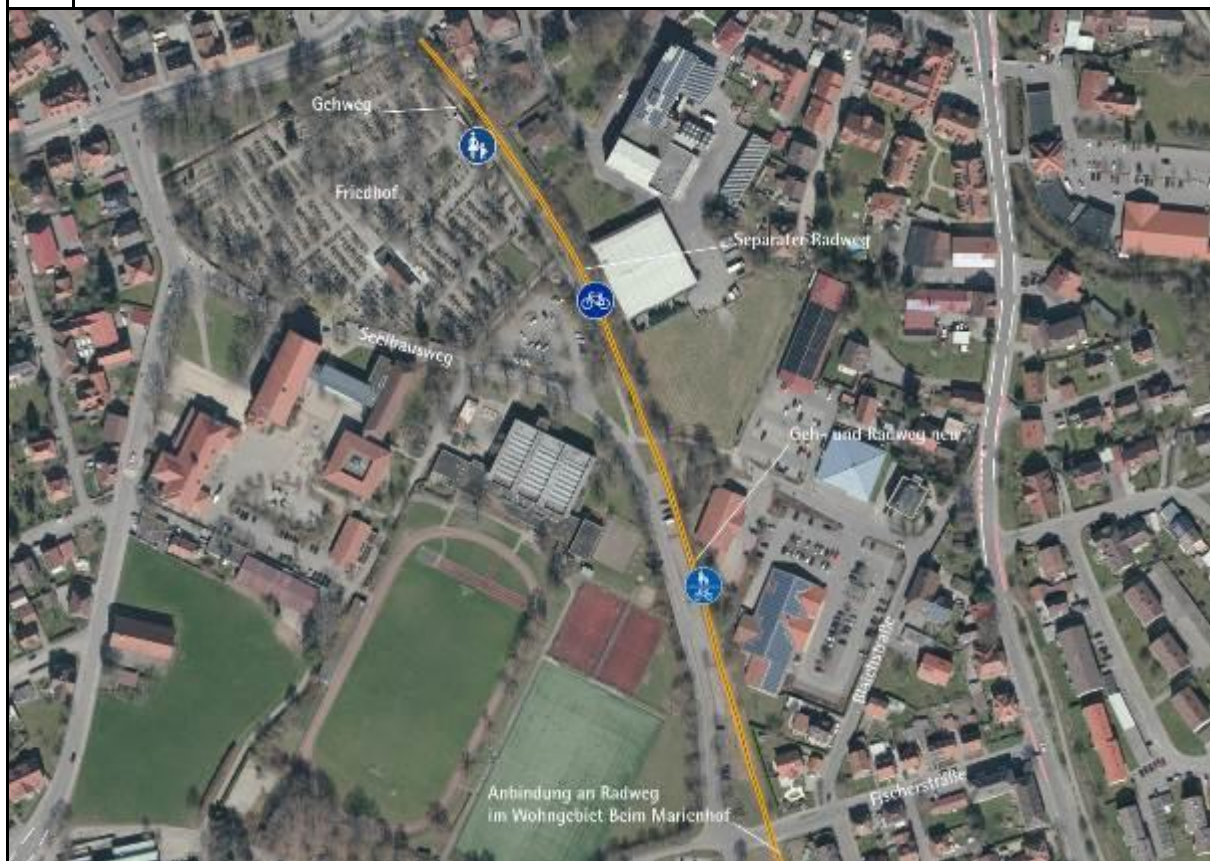
	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
06	Obere Vorstadtstraße			Land (L308)	0,13 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	11.300	13,5 %	50 km/h	11,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg und Radrunde Allgäu Schulweg / Straßenabschnitt mit hohen Kfz-Verkehrsstärken ohne Radverkehrsangebot				
					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Beidseits Radstreifen; markierte „Mittelinsel“ entfernen Aufstellbereich vor Hotel Post					
Polizei: Problem nur lösbar wenn Parkierungskonzept und Umplanung entlang der Eschach folgt. Prüfung ob Schutzstreifen o.ä. zumindest punktuell unterzubringen sind.					
Dr. Brenner Ingenieure: Markierung von beidseitigen Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr zur verständlichen und sicheren Führung des Radverkehrs					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
07	Kemptener Str. zwischen Isnyer Str. und Erlenweg			Land (L308)	0,45 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	10.800	12,8 %	50 km/h	7,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Oberschwaben-Allgäu-Radweg und Radrunde Allgäu Schulweg / Straßenabschnitt mit hohen Kfz-Verkehrsstärken				



Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD: Schutzstreifen vorhanden; alternative Route von Norma durch den Park zum Erlenweg	
Polizei: Keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Radfahrer nehmen Weg durch den Park bereits an. Der Schutzstreifen könnte im Bereich der Einmündung Erlenweg vermutlich durchmarkiert werden.	
Dr. Brenner Ingenieure: Furtmarkierung über den Bergweg anlegen	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
08	Geh- und Radweg entlang Friedhof			Stadt	0,4 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis				
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Auf alter Bahntrasse separaten Radweg wegen Gefährdung der Fußgänger.

Polizei:

Separate Führung Fußgänger / Radfahrer ist anzustreben.
Bislang keine größeren Probleme bekannt.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
09	Isnyer Straße zwischen Kemptener Str. und Bleichstraße			Land (L318)	0,2 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	10.500	6,6 %	50 km/h	8,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Stadteinwärts Radstreifen
 Stadtauswärts Schutzstreifen
 Parkplätze entfernen

Polizei:

Schutzstreifen stadteinwärts optimierbar.
 Schutzstreifen stadtauswärts nur möglich, wenn Parkierung untersagt wird.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
10	Ottmannshofer Straße			Landkreis	0.9 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	3.000	0,6 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Von Kreisverkehr bis Pfingstweide Schutzstreifen stadtauswärts
 Von Memminger Straße bis Kreisverkehr 30 km/h

Polizei:

Von Kreisverkehr bis Pfingstweide Schutzstreifen. Von Kreisverkehr bis Memminger Straße kein Schutzstreifen möglich und erforderlich, auch keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (durch das beidseitige Parken liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit ohnehin nicht viel höher).

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
11	Zeppelinstraße			Stadt	1,3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	ca. 3.200	k. A.	50 km/h	7,5 m



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Schutzstreifen / besser Radstreifen

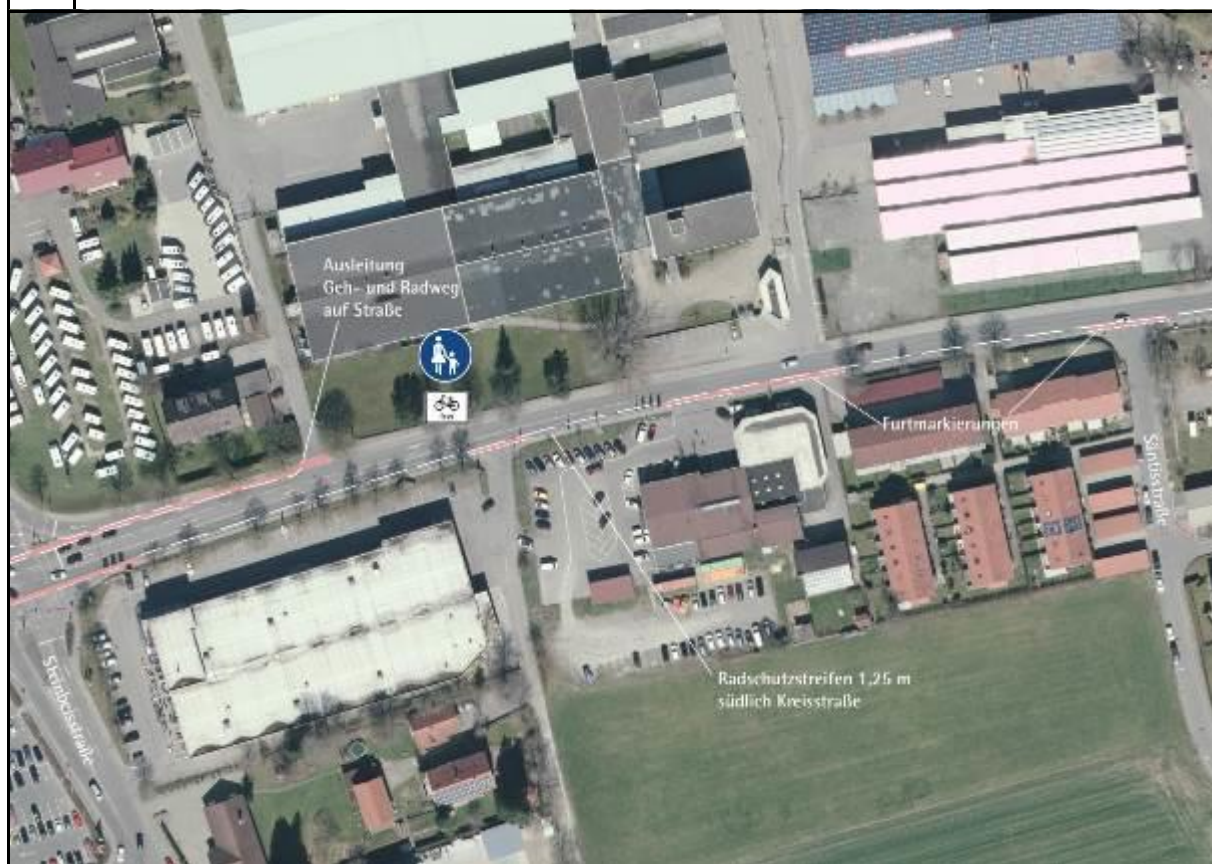
Priorität: III

Polizei:

Schutzstreifen beidseits realisierbar, wenn auf Linksabbiegespuren wenigstens zum Teil verzichtet würde.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
12	Wangener Straße zwischen Herlazhofer Straße und Säntisstraße			Landkreis (K 8026)	0,5 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	8.800	2,8 %	50 km/h	6,0 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg / Straßenabschnitt mit hohen Kfz-Verkehrsstärken ohne Radverkehrsangebot für stadteinwärts fahrenden Radverkehr				
The aerial view shows Wangener Straße running horizontally across the middle. To its left is a large parking lot and industrial area. To its right is a residential neighborhood. Labels point to various features: 'Ausleitung auf Kreisstraße' at the left end, 'Furtmarkierungen' pointing to dashed white lines on the road surface, 'Rad Schutzstreifen 1,25 m südlich Kreisstraße' pointing to a solid white line, 'Furtmarkierung ungeeignet' pointing to a dashed line further east, and several street names like 'Herlazhofer Straße', 'Säntisstraße', 'Charlottenstraße', 'Hilfenbergstraße', 'Altensteigstraße', 'Furtmarkungsbogen', 'Mühlentischel', 'Stegstraße', 'Vogelschloßstraße', 'Wahlmattenstraße', and 'Lindenbergstraße'.					
Anmerkungen / Maßnahmen					
VCD: Radstreifen beidseits					
Polizei: Für die Anlage von Radstreifen beidseits fehlt die erforderliche Fahrbahnbreite. Stadtauswärts ist Gehweg für Radfahrer bereits freigegeben. Stadteinwärts könnte der Gehweg für Radfahrer freigegeben werden (wenig Fußgänger, relativ breit). Gehwegabsenkungen müssten vorgenommen werden.					
Dr. Brenner Ingenieure: Markierung eines Schutzstreifens an der Südseite					

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
13	Wangener Straße zwischen Kaufmarkt und Sän- tisstraße			Landkreis (K 8026)	0,3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	8.600	3,0 %	50 km/h	9,5 m
	Alltagsachse Stadt				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:
Radstreifen

Polizei:
Überprüfen ob Gehweg stadteinwärts für Radfahrer freigegeben werden kann (Breite bis Wilhelmstraße dürfte ausreichend sein, ab Sänstisstraße wenig Fußgängerverkehr)

Dr. Brenner Ingenieure:
Markierung eines Schutzstreifens

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
14	Steinbeisstraße			Stadt	0,3 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	k. A.	k. A.	50 km/h	10,0 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

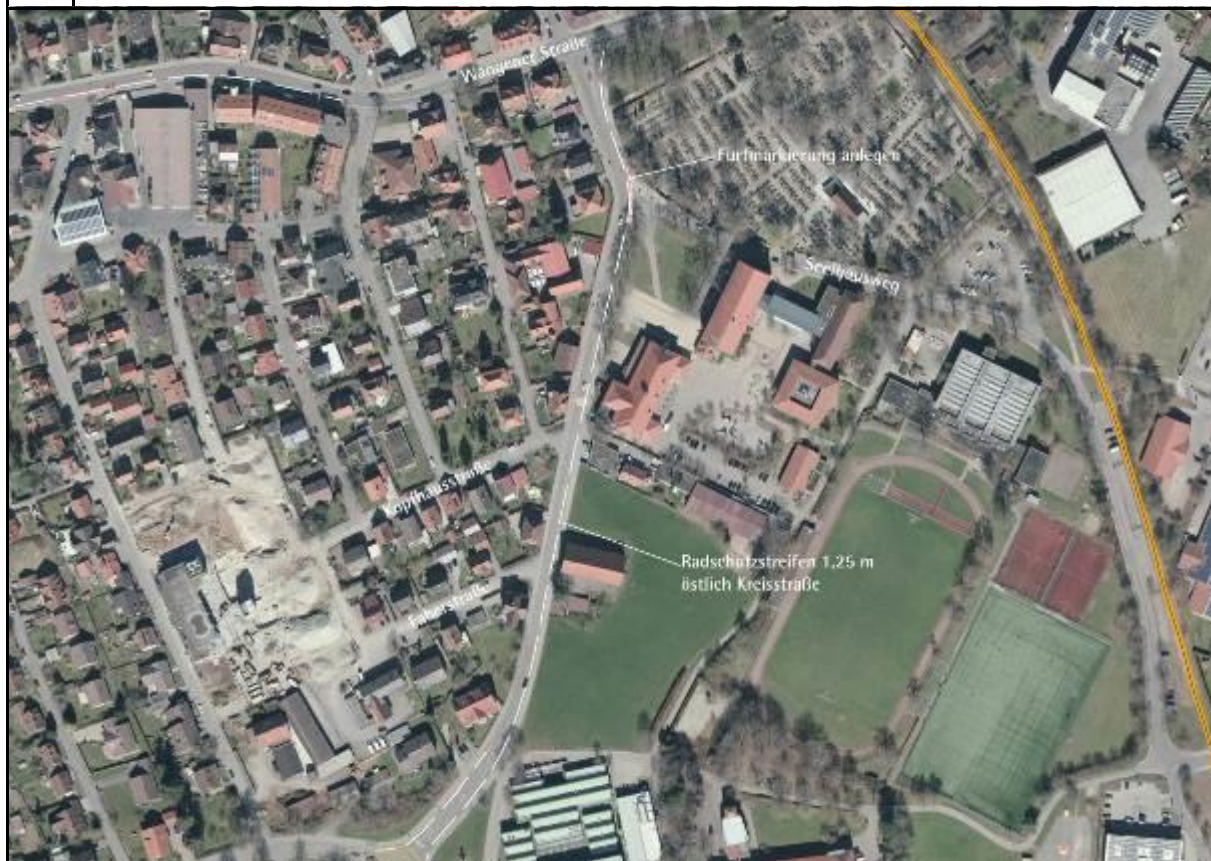
VCD:

Kein Bedarf

Polizei:

Keine Probleme, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
15	Herlazhofer Straße zwischen Wangener Straße und Ringweg			Landkreis (K 7906)	0,43 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	1.300	0,8 %	50 km/h	6,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h; Halteverbot; Radstreifen stadteinwärts

Polizei:

Aufgrund der Gesamtsituation (Schülerverkehr, Busse, Ein-/Aussteigen, etc.) ist die Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht möglich (kein Halten und Parken erlaubt). Wenn Schülerverkehr stattfindet, dann liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit deutlich unter 30 km/h (§ 3 Abs. 2a StVO: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“)

Kein Handlungsbedarf: die chaotische Situation zu bestimmten Zeiten könnte nur noch schlimmer gemacht werden.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
16	Ringweg im Bereich Schulzentrum			Stadt	0,2 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	k. A.	k. A.	30 km/h	6,0 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Kein Handlungsbedarf (Tempo 30 Zone)
Polizei: Kein Handlungsbedarf.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
17	Blaichstraße / Fischerstraße			Stadt	0,43 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	k. A.	k. A.	30 km/h	5,5 / 7,0 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen

VCD:

Blaichstraße bis Kunkelinstraße Einbahnstraße mit Zusatz Radfahrer frei

Polizei:

Kein Handlungsbedarf. Tempo 30-Zone.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
18	Gemeindeverbindungsstraße Reichenhofen - Diepoldshofen			Stadt	1,1 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Landkreis	k. A.	k. A.	100 km/h	4,7 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Kein Handlungsbedarf
Polizei: Keine Unfälle, keine Probleme, kein Handlungsbedarf. Fahrbahn absolut übersichtlich, wenig Verkehr.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
19	Gemeindeverbindungsstraße Vorderberg - Reichenhofen			Stadt	1,0 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	k. A.	k. A.	100 km/h	3,5 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Für Fußgänger Gehweg anlegen
Polizei: Kein akuter Handlungsbedarf; bislang keine Probleme bekannt.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
20	Gemeindeverbindungsstraße Hinterberg - Reichenhofen			Stadt	0,75 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	k. A.	k. A.	100 km/h	3,5 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Für Fußgänger Gehweg anlegen
Polizei: Kein akuter Handlungsbedarf; bislang keine Probleme bekannt.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
21	Adrazhofen – Schule Tannhöfe			Stadt	0,65 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	k. A.	k. A.	50 km/h	5,5 m
	Alltagsachse Stadt				
	Schulweg				

Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Polizei: Kein Handlungsbedarf, keine Probleme, keine Unfälle, absolut übersichtliche Streckenführung. Ortskundige Verkehrsteilnehmer. Hinweis auf § 3 Abs. 2a StVO „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ Strecke ist mit Zeichen 316 (Kinder) mit Zusatz Schulweg und mit Zeichen 274-55 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ausgeschildert.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
22	Wuchzenhofen – Schule Tannhöfe			Stadt	0,60 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Alltagsachse Stadt	k. A.	k. A.	50 km/h	5,0 m
	Schulweg				

Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Polizei: Kein Handlungsbedarf, keine Probleme, keine Unfälle, absolut übersichtliche Streckenführung. Ortskundige Verkehrsteilnehmer. Hinweis auf § 3 Abs. 2a StVO „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ Strecke ist mit Zeichen 316 (Kinder) mit Zusatz Schulweg und mit Zeichen 274-55 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ausgeschildert.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
23	Ortsumfahrung Gebrazhofen			Landkreis	0,4 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	k. A.	k. A.	100 km/h	6,5 m
	Schulweg				

Anmerkungen / Maßnahmen	
VCD: Radweg anlegen	
Polizei: Absolut kein Handlungsbedarf: übersichtliche Streckenführung. Alternativstrecke für Radfahrer durch die Ortslage.	

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
24	Teilabschnitt Kreisstraße zwischen Herrot und Gebrazhofen			Landkreis (K 7905)	0,5 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	480	2,9 %	100 km/h	5,5 m
	Schulweg				



Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Radweg anlegen; Schutzstreifen fall zugelassen
Polizei: Außerortsstrecke -> Schutzstreifen nicht zugelassen. Übersichtliche Strecke, keine Probleme, keine Unfälle, kein Handlungsbedarf.

	Bezeichnung			Baulastträger	Länge
25	Rimpacher Allee			Stadt	0,75 km
	Kategorie	Kfz / 24h	SV-Anteil	Zulässige Geschwindigkeit	Fahrbahnbreite
	Freizeitachse Stadt	k. A.	k. A.	100 km/h	5,0 m
	Schulweg				

Anmerkungen / Maßnahmen
VCD: Kein Handlungsbedarf
Polizei: Keine Probleme, keine Unfälle, wenig Verkehr, absolut übersichtliche Streckenführung. Kein Handlungsbedarf.

6. PLANUNGSGRUNDLAGEN

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln beschreibt in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) [18] umfassend Handlungshilfen im Hinblick auf die Sicherung und Förderung des Radverkehrs und das umfangreiche Entwurfsrepertoire. Die ERA – 2010 ersetzen die ERA 95 und die „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“, Ausgabe 1998.

Ergänzende Informationen liefern:

- „Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (H RaS)
- „Hinweise zum Fahrradparken“
- „Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs“ (HSRa)
- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA)

Die folgenden Ausführungen stellen nur einige der Möglichkeiten dar.

6.1 NETZPLANUNG

Über die Netzplanung sollen folgende Voraussetzungen geschaffen werden:

- Netzwirksamkeit durch ein zusammenhängendes, geschlossenes und sicheres Radverkehrsnetz.
- Verbindungen zwischen Wohngebieten, Bildungseinrichtungen, Einkaufslagen, Arbeitsplätzen, Naherholungsgebiete, Sportstätten usw. über sich ergebende Wunschlinien.
- Hinreichend dichtes Radverkehrsnetz zur Vermeidung von Umwegen und Zeitverlusten.
- Erlebnisreiche Trassen für den Freizeitverkehr.
- Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen.

[18] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010

6.2 FÜHRUNGSFORMEN AN INNERÖRTLICHEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

6.2.1 RADVERKEHR AUF DER FAHRBAHN

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn [19] ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und Geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig.

Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kfz-Verkehrsstärken über 400 Kfz/h.

Bei geringeren Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Bei Fahrbahnbreiten von 7,00 m und mehr kann im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden.

Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die genannten Grenzen, so ist eine andere Führungsform anzustreben.

Zur Optimierung des Radwegenetzes und zur Förderung des Radverkehrs können bestimmte Straßen und Wege „fahrradfreundlicher gemacht werden:



Abbildung 28: Einfahrtsverbot mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO Radfahrer frei

Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen

Für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegen gerichteten Radverkehr sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS-06 bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen: zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt; für den Fahrverkehr soll eine Breite von in der Regel 3,5 m vorhanden sein, mindestens jedoch 3,0 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten.

Innerhalb der Altstadt sind alle Straßen für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar. Zu prüfen ist ob die Einbahnstraßen Bahnhofstraße, Eschachstraße, Paulinenstraße, Allmandstraße für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden können.

[19] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 22



Abbildung 29: Fahrradstraße
Zeichen 244.1 StVO mit
Zusatzzeichen 1024-10 Pkw
frei



Abbildung 30: Ende Fahr-
radstraße Zeichen 244.2
StVO



Abbildung 31: Fußgängerzo-
ne Zeichen 242 StVO mit
Zusatzzeichen 1022-10 StVO
Radfahrer frei



Abbildung 32: Ende Fußgän-
gerzone Zeichen 242.1-40
StVO

Fahrradstraße mit Nutzungsrecht für Autofahrer

Eine Fahrradstraße nimmt grundsätzlich die gesamte Fahrbahnfläche ein. Durch das Zusatzschild ist hier auch Autoverkehr zugelassen. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren.

Fußgängerzone

Die Leutkircher Altstadt stellt sich sowohl für den Freizeit- als auch für den alltagsradverkehr als zentraler Punkt im Radwegenetz dar.

Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt den Ausnahmefall dar und sollte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn dort wichtige Ziele oder eine Umfahrung ein Sicherheitsrisiko oder stark umwegig ist.

Als Anhaltspunkt stellt die ERA 2010 fest, dass bei bis zu 100 Fußgängern und Meter Straßenbreite sich in der Regel eine vollständige Mischung von Fußgänger – und Radverkehr einstellt.

Fußgänger haben absoluten Vorrang, Radfahrer müssen rücksichtsvoll und im Schrittempo fahren. Ist der Fußgängerverkehr sehr dicht müssen Radfahrer absteigen.

6.2.2 SCHUTZSTREIFEN

Der Schutzstreifen [20] ist Teil der Fahrbahn. Autofahrer dürfen Schutzstreifen nur befahren, wenn dies unbedingt notwendig ist, und müssen dabei auf Radfahrer achten. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (mehr als 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden. Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit und wird durch eine gestrichelte Linie markiert.

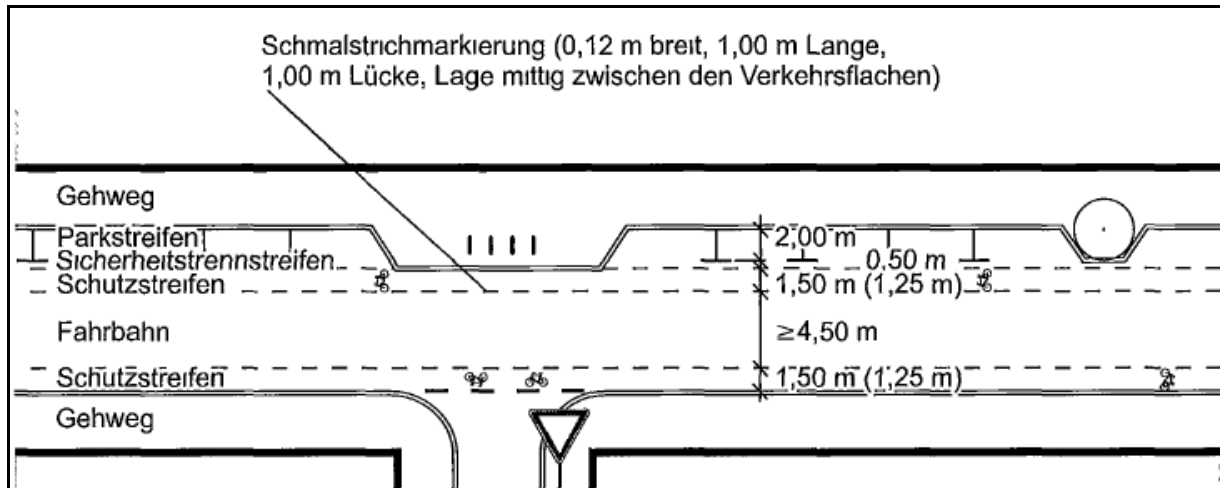


Abbildung 33: mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

[20] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 22

6.2.3 RADFAHRSTREIFEN

Radfahrstreifen [21] sind von der Fahrbahn abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer Benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben. Radfahrstreifen sollen inklusive Fahrstreifenbegrenzung 1,85 m breit sein; sie werden durch eine durchgezogene Linie markiert. Angrenzende Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein.

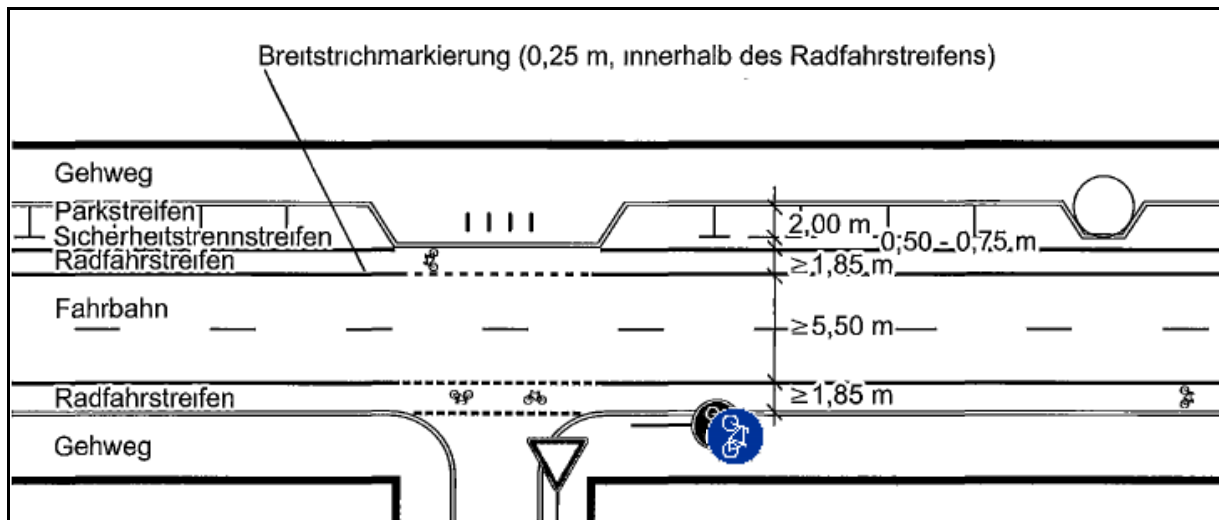


Abbildung 34: Radfahrstreifen

[21] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 23

6.2.3 BAULICH ANGELEGTE RADWEGE



Abbildung 35: Zeichen 237 StVO

Reiner Radweg

Baulich angelegte Radwege [22] befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Wenn Radwege benutzungspflichtig sein sollen, sind sie besonders zu kennzeichnen. Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,0 m, bei geringem Radverkehr 1,60 m. Dies ermöglicht Überholungen. Radfahrer müssen diese Wege benutzen (Radwegbenutzungspflicht), für alle anderen Verkehrsteilnehmer ist der reine Radweg tabu. Sie sind zumeist als Einrichtungsradwege angelegt.

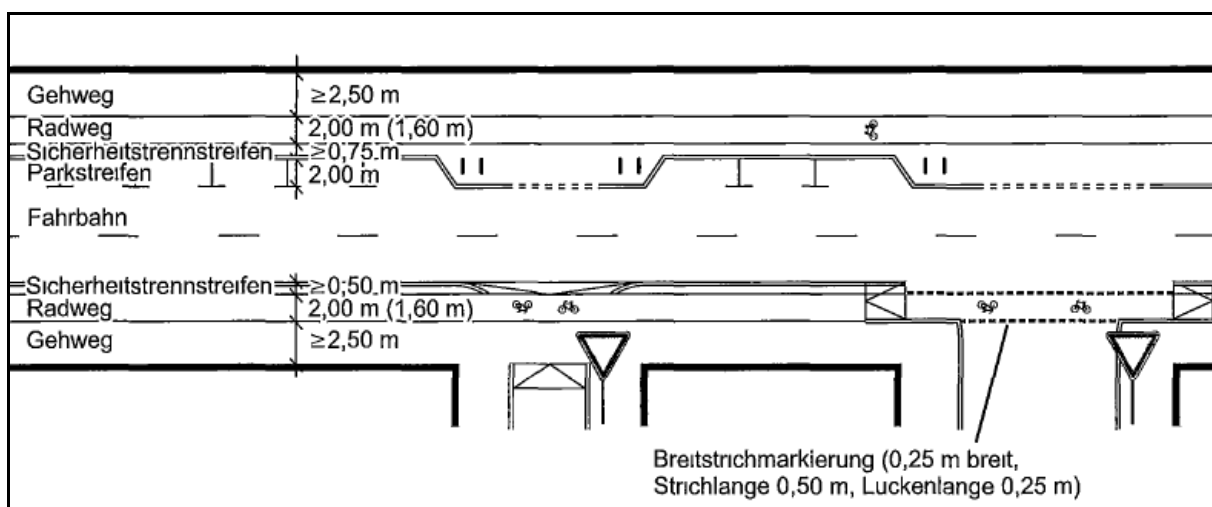


Abbildung 36: Baulich angelegter Radweg

[22] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 24

6.2.4 GEMEINSAME FÜHRUNG MIT DEM FUßGÄNGERVERKEHR

Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind:[23]



Abbildung 37: Zeichen 240 StVO

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Radfahrer dürfen nicht die Fahrbahn, sondern müssen den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radbenutzungspflicht). Erforderlichenfalls muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Sie eignen sich nicht in Straßen mit einer regelmäßigen Benutzung durch besonders schutzwürdige Fußgänger (ältere Menschen, Behinderte, Kinder). Auf außerörtlichen Straßen hingegen stellen sie sich als ausreichend dar. Die Breite soll 2,50 m bis 3,00 m betragen.



Abbildung 38: Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"

Gehweg mit Radfahrer als Gast

Dieser Weg ist für Fußgänger bestimmt – Radverkehr ist jedoch zugelassen. Fahrradfahrer müssen in diesem Fall auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

Altersbeschränkung für Radfahrer auf Gehwegen

Solange Kinder noch keine 8 Jahre alt sind, müssen sie auf Gehwegen Fahrrad fahren. Diese Gehwegpflicht ist auch bei Vorhandensein von Radwegen einzuhalten. Sie müssen beim Überqueren der Fahrbahn absteigen. Im Alter von 8 bis einschließlich 9 Jahren ist es Kindern freigestellt, ob sie den Gehweg nutzen oder nicht. Erwachsenen Radfahrern ist es nicht gestattet, den Gehweg zu nutzen, selbst dann nicht, wenn sie ein Kind begleitet.

[23] Radverkehr – Verkehrsregeln; in www.radverkehr.sachsen.de

6.3. FÜHRUNG BEI BESONDEREN ÖRTLICHEN SITUATIONEN

6.3.1 ANFANG UND ENDE VON RADWEGEN

sind so auszubilden, dass die Radfahrer möglichst in direkter Führung den Radweg erreichen, bzw. ihn verlassen können. Ein Radweganfang oder –ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert. [24]

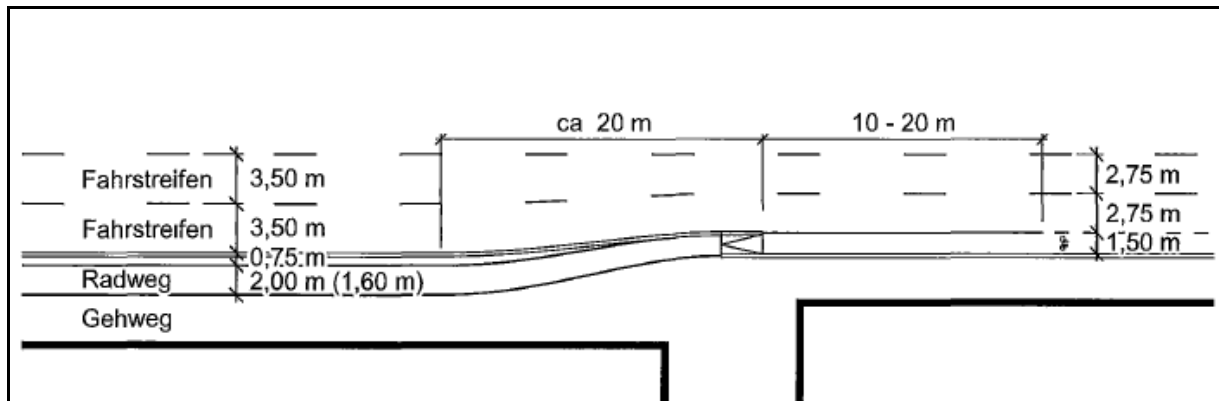


Abbildung 39: Prinzipdarstellung eines Radwegendes

[24] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 26

6.3.2 BUSHALTESTELLEN

Im Bereich von Bushaltestellen können Konfliktpunkte auftreten. Ein- und aussteigende, sowie wartende Fahrgäste bedingen eine sorgfältige Abstimmung der Nutzungs- und Sicherheitserfordernisse.

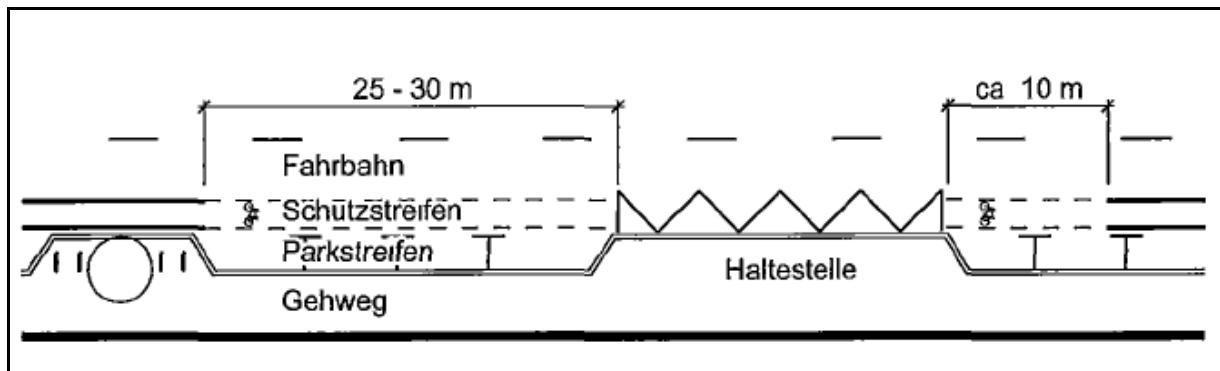


Abbildung 40: Radfahrbahn mit Überleitung in einen Schutzstreifen

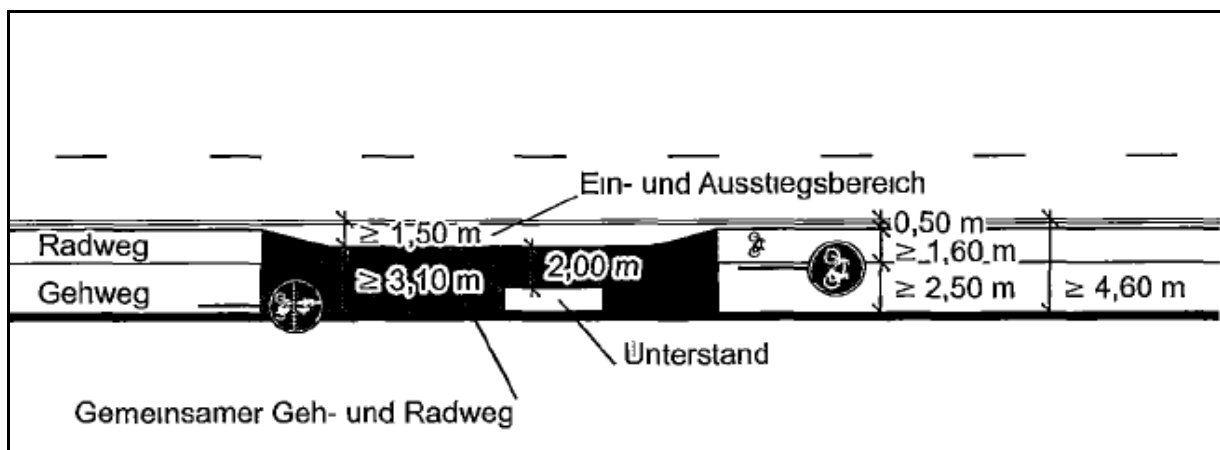


Abbildung 41: Führung des Radweges im Haltestellenbereich bei geringer Flächenverfügbarkeit

6.4. KNOTENPUNKTE

Knotenpunkte sind Verknüpfungen von Hauptverkehrsstraßen, vielfach ohne eindeutige Dominanz einer der den Knotenpunkt durchlaufenden Straße. Aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung, sowie ihrer großflächigen Ausbreitung, sind sie oft Unfallschwerpunkte für Radfahrer. Für den Radverkehr ergeben sich nach der ERA 2010 unter anderem folgende Forderungen: [25]

- *Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern sind zu gewährleisten.*
- *Die Knotenpunkte sollen zügig und sicher befahrbar sein und die Verkehrsräume freigehalten werden.*
- *Die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten und dessen signaltechnische Steuerung bzw. die Vorrangverhältnisse sollen für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig zu begreifen sein.*
- *Es sind ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr vorzusehen, damit der fließende Radverkehr und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden.*
- *Es ist besonderes Augenmerk auf die Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kraftfahrzeugen zu legen.*

	Geradeausverkehr	Linksabbiegeverkehr
Radverkehrsführung im Zuge der übergeordneten Straße	– Radfahrstreifen an Einmündungen als Furt markieren – Schutzstreifen in Knotenpunkten und an Einmündungen durchmarkieren – Radwege sowie gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr • Radwege an Fahrbahnen heranführen, Sicht auf Radverkehr freihalten • Furtmarkierungen über Einmündungen • gegebenenfalls Furten von Radwegen bzw. Geh- und Radwegen anheben (Radwegüberfahrt) • Radwege in Schutzstreifen oder Radfahrstreifen überführen	– Aufstellflächen für indirektes Abbiegen – Linksabbiegestreifen für den Radverkehr – (geteilte) Mittelinseln als Aufstellraum für den links abbiegenden Radverkehr
Radverkehrsführung in untergeordneten Knotenpunktarmen	– in der Regel mit direktem Linkseinbiegen – Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen in den übergeordneten Knotenpunktarmen – keine Furtmarkierung	

Abbildung 42: Entwurfselemente des Radverkehrs an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen

[25] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, Köln, Dezember 2010; Seite 37

	Geradeaus fahren	Linksabbiegen
übergeordnete, durch längere Freigabezeiten begünstigte Straßen	– Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege zum Vorbeifahren an wartenden Kraftfahrzeugen – Fortführung des Schutzstreifens im Knotenpunktbereich – Furtmarkierungen im Zuge von Radwegen und Radfahrstreifen – vorgezogene Haltlinien – Verzicht auf freie Rechtsabbieger für den Kraftfahrzeugverkehr	– Aufstellflächen für indirektes Abbiegen – Linksabbiegestreifen für den Radverkehr – Schutzstreifen in Linksabbiegestreifen – Fahrradschleuse
untergeordnete Straßen oder Abbiegestreifen mit geringeren Freigabezeiten	– in der Regel direktes Linksabbiegen – Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zum Vorbeifahren – aufgeweiteter Radaufstellstreifen	

Abbildung 43: Entwurfselemente an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage

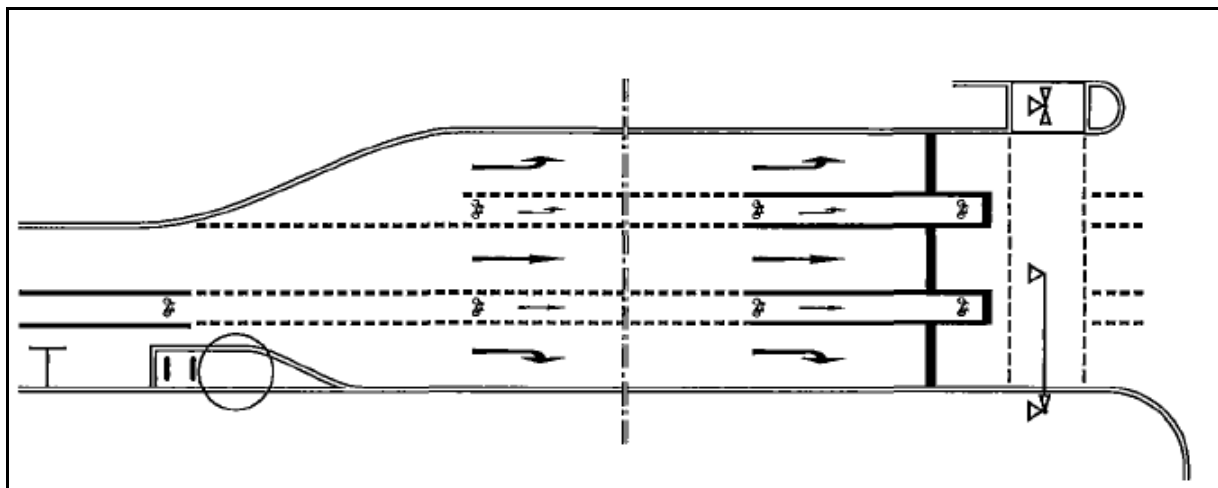


Abbildung 44: Radfahrstreifen für geradeaus fahrende und linksabbiegenden Radverkehr

6.5 BESCHILDERUNG FÜR DEN RADVEREHR

Das Radwegenetz, das aus verschiedenen Netzelementen besteht, wird durch die Wegweisung erkennbar. Die Zielgruppen für die Fahrradwegweisung unterscheiden sich darin, ob sie ziel- oder routenorientiert Rad fahren. Während die zielorientierten Radfahrer überwiegend den kürzesten bzw. schnellsten Weg bevorzugen, unternehmen viele der routenorientierten Radfahrer ihre Fahrten weil sie Freude am Radfahren haben und landschaftsbezogene Erholung suchen.

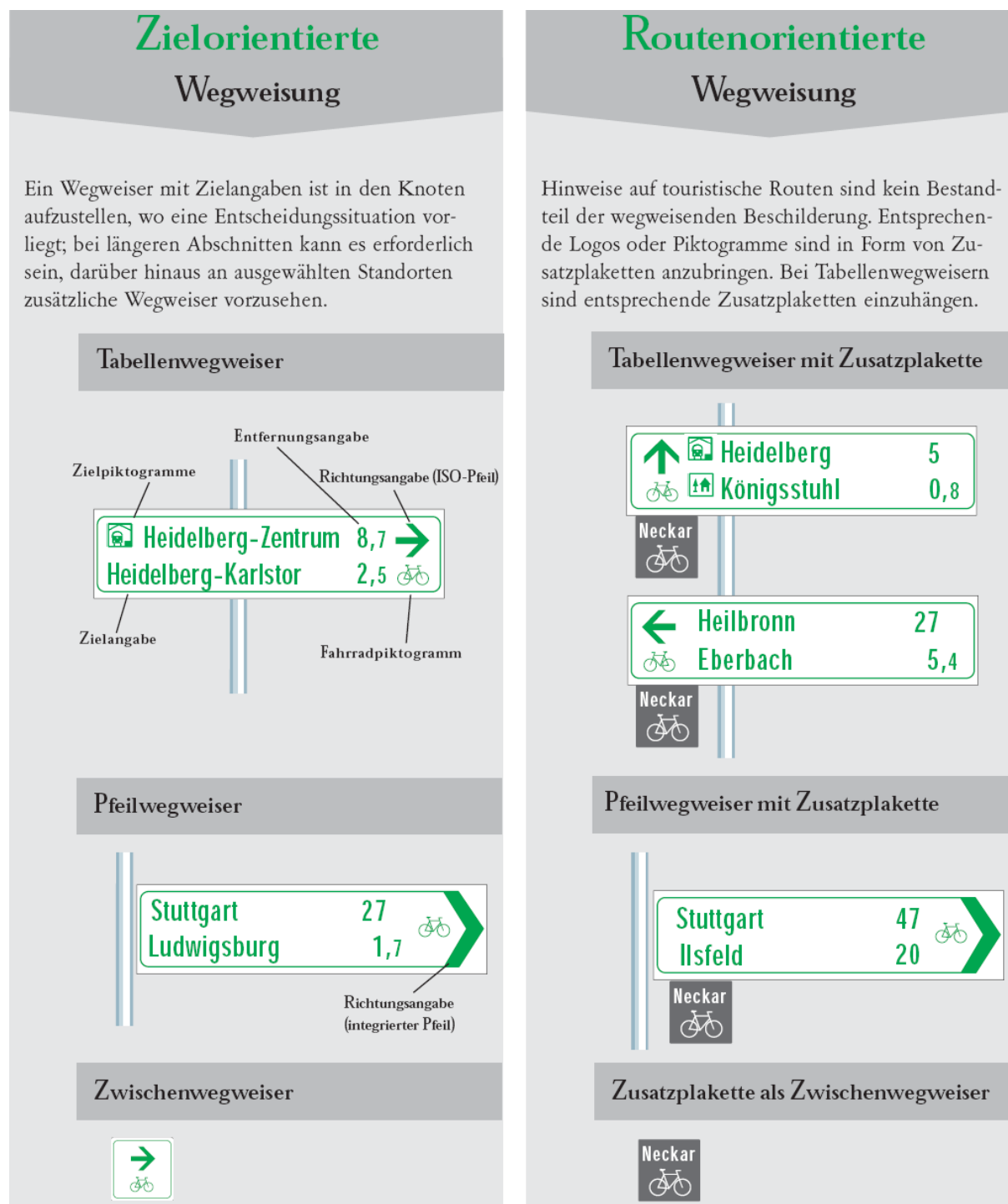


Abbildung 45: Wegweisende Beschilderung [26]

[26] Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr; Broschüre des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

6.6 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Mit einer zunehmenden Fahrradnutzung wächst auch der Bedarf an guten und sicheren Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, ADFC verweist in seinem Positionspapier zum Fahrradparken im öffentlichen Raum darauf, dass das Abstellen von Fahrrädern eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung sei. „Das sichere, komfortable, zielnahe und mit guter sozialer Kontrolle Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad.“ [27]

In der Regel unterscheiden sich die Anforderungen an Fahrradabstellplätze je nach Nutzung:

- Bügel für Kurzzeitparker
- Überdachungen und abgeschlossene Räume bei längeren Abstellzeiten.

Fahrradabstellanlagen werden an Quell- und Zielpunkten benötigt. „Der nächste hochwertige Fahrradständer sollte immer näher zu einem Zielpunkt liegen als die Kfz-Stellplätze.“ [28]

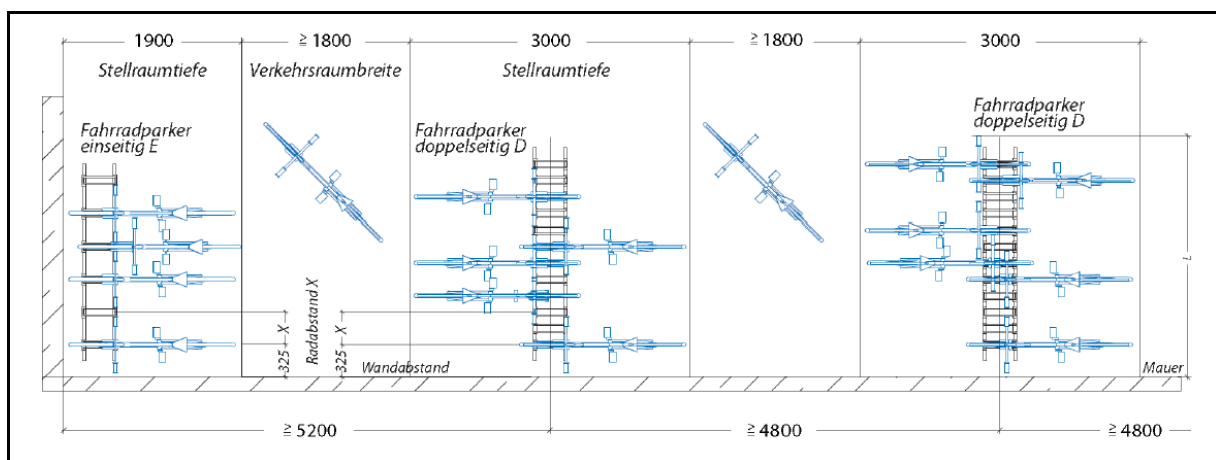


Abbildung 46: Platzbedarf von Fahrradabstellanlagen (Reihenanlagen)

Gute Abstellanlagen sollen unter anderem:

- *bequem und einfach benutzbar sein, sowie das Fahrrad gegen Beschädigungen schützen*
- *das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen*
- *Fahrräder mit verschiedenen Geometrien und Lenkerformen, -breiten aufnehmen können*
- *das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder auch bei Seitenwind oder Belastung (Kindersitz) stabil stehen, auch wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind*
- *Passanten vor Verletzungsgefahr schützen*
- *sicher gegen Vandalismus sein*
- *einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten (Mindest-Seitenabstand von 70 cm bei nur tief Einstellung bzw. 50 cm bei hoch-/tief Einstellung), damit ein leichtes Ein- und Ausparken, sicheres Anschließen des Fahrrades, sowie ein Be-/Entladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern sowie der eigenen Kleidung möglich ist.*
- *bei Kurzzeit-Abstellplätzen wie etwa vor Supermärkten mit nur tiefer Radeinstellung und 70 cm Seitenabstand verwendet werden.* [29]

[27] ADFC – Fahrradparken im öffentlichen Raum; Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, Bremen, November 2010

[28] Ebenda

6.6.1 ALTSTADT / BAHNHOF SARKADEN

Innerhalb der historischen Altstadt und am unmittelbaren Altstadtrand bestehen Abstellmöglichkeiten für insgesamt 96 Fahrräder. Davon:

- 24 an Fahrradbügeln
- 44 an öffentlichen Fahrradständern
- 28 an privaten Fahrradständern

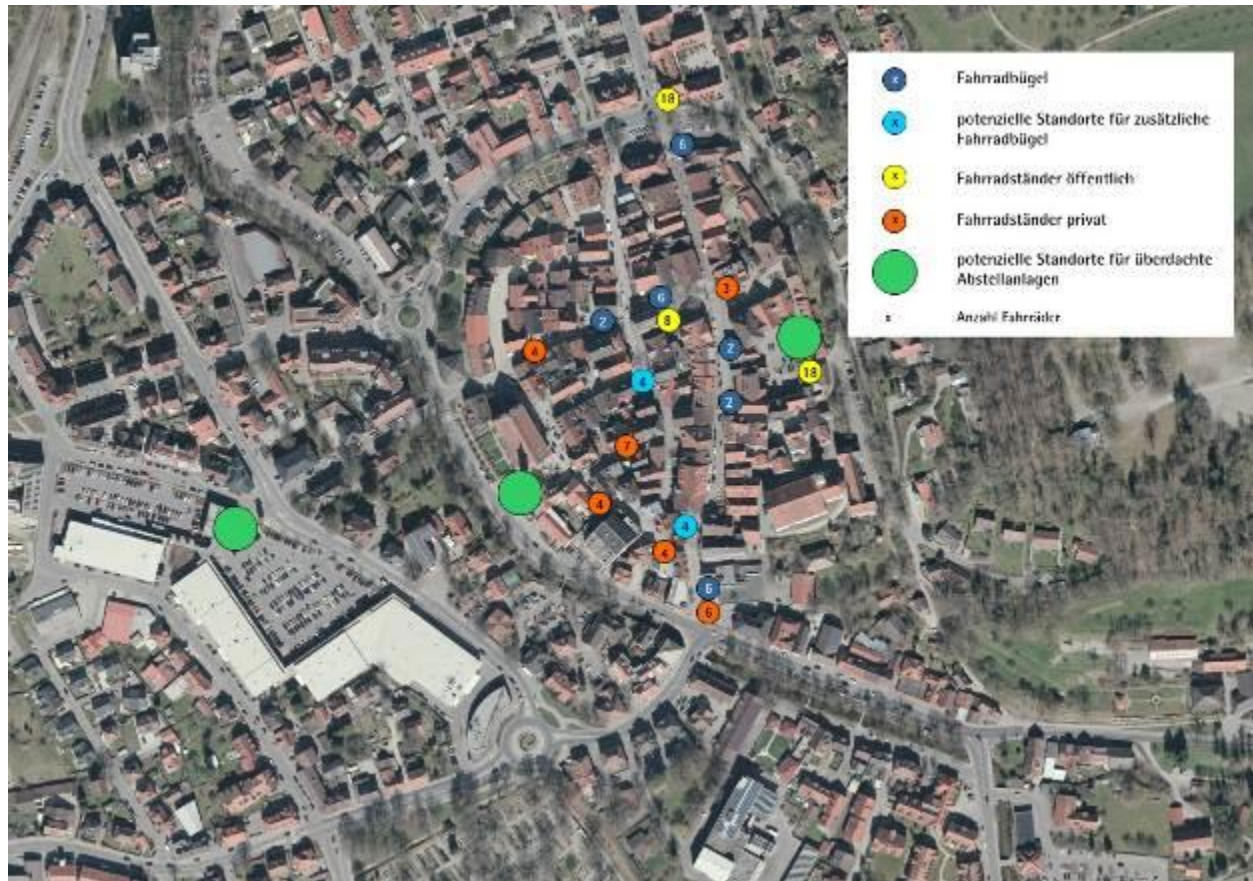


Abbildung 47: Fahrradabstellmöglichkeiten Altstadt

[29] ADFC – Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen; Stand Mai 2010

Überdachte Fahrradabstellanlagen dienen Langzeitparkern als Witterungsschutz. Als potenzielle Standorte hierfür stellen sich Bahnhofsarkaden, Salzstadel und Rathaushof dar. Der Rathaushof ist auch für die Aufstellung von Fahrradboxen geeignet. Hierbei sollten auch die Möglichkeiten für Ladestationen für E-Bikes berücksichtigt werden.



Abbildung 48: Beispiel Fahrradboxen



Abbildung 49: Beispiel für eine solarbetriebene Ladestation für E-Bikes



Abbildung 50: Beispiel für Fahrradboxen



Abbildung 51: Beispiel für Ladestation E-Bikes

6.6.2 BAHNHOF



Abbildung 52: Fahrradabstellanlage am Bahnhof

Fahrradabstellplätze am Bahnhof sind besonders für Bahnreisende, vor allem für Bahnpendler von großer Bedeutung. Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsviertels wurde eine Fahrradabstellanlage für 72 Fahrräder errichtet.

Schon bald hat sich herausgestellt, dass das vorhandene Angebot die Nachfrage nicht abdecken kann. Der Bedarf nach zusätzlichen überdachten Fahrradabstellplätzen ist vorhanden. In diesem Zusammenhang wird auch das Öffnen der Wunsch nach Fahrradboxen geäußert.



Abbildung 53: Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof

6.6.3 BUSHALTESTELLEN

Fahrrad und Mitfahren (bike and ride) stellt einen weiteren Beitrag zu Erhöhung der Attraktivität des Fahrradfahrens und des öffentlichen Personennahverkehrs gerade im ländlichen Raum dar.

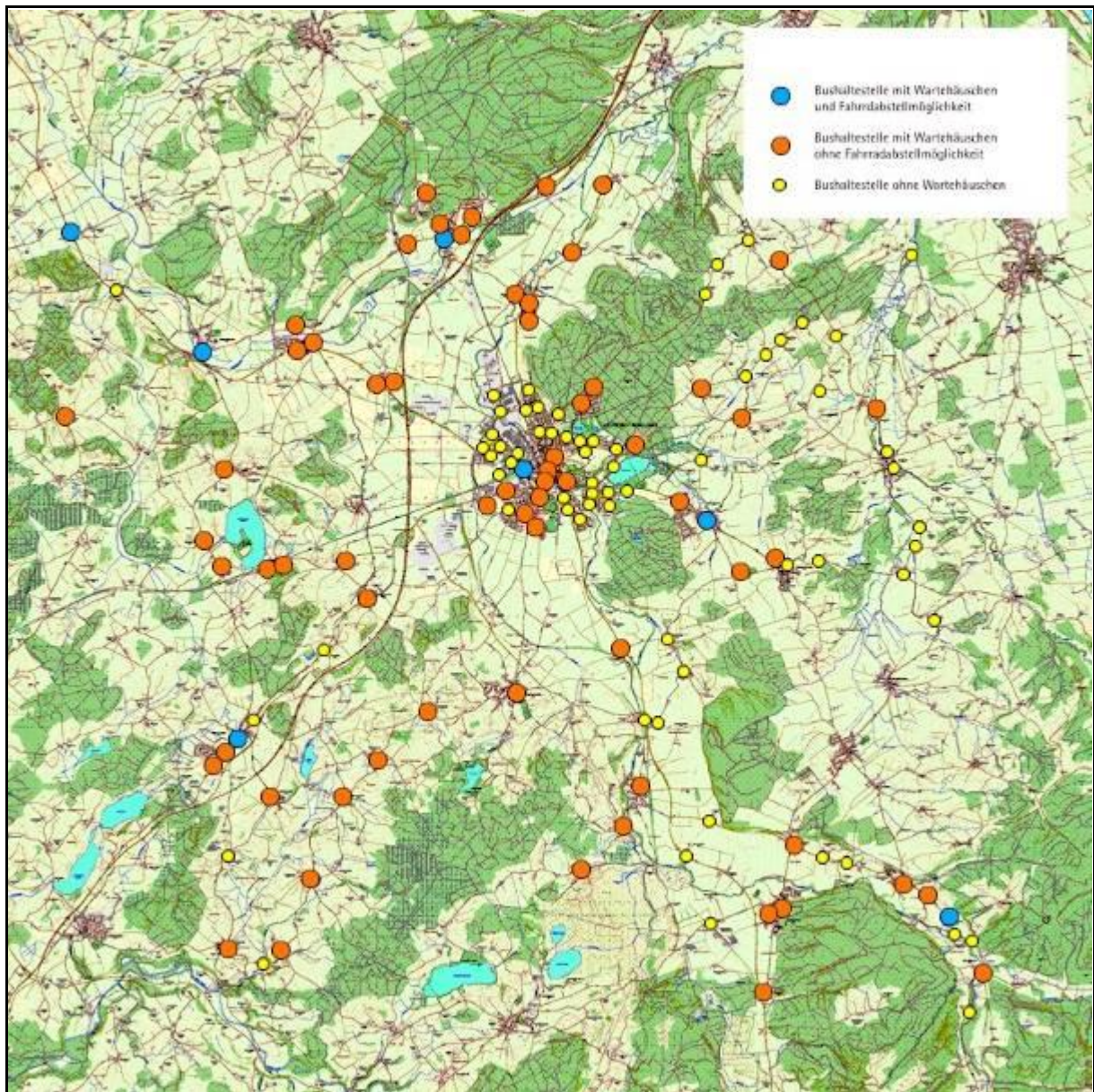


Abbildung 54: Übersicht Bushaltestellen



Abbildung 55: fehlende Abstellmöglichkeit für Fahrräder



Abbildung 56: unzweckmäßige Fahrradständer



Abbildung 57: fehlende Fahrradbügel



Abbildung 58: unzweckmäßige Fahrradständer

6.6.4 FAHRRADMITNAHME IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR



Abbildung 59: Regionalbus mit Fahrradträger

Eine Alternative zum Fahrradparken an Bushaltestellen ist die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen. Durch diese Kombination lassen sich auch per Fahrrad größere Entfernungen zurücklegen. Eine Anfahrt per Rad zur Haltestelle, dann Fahrradmitnahme und anschließende Weiterfahrt mit dem Fahrrad erhöht die Nutzungsmöglichkeit vor allem im Berufs-, Ausbildungs- aber auch im Freizeitverkehr. [30]

Diese Möglichkeiten sollten weiter geprüft werden.

[30] Bike an Ride; in www.wikipedia.de ; Seitenaufruf August 2014

7. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Verhaltensänderungen im Straßenverkehr werden nicht nur durch Verbesserungen der baulich-verkehrlichen Infrastruktur erreicht. Maßgeblich sind Veränderungen des Denkens, des Verhaltens.

- Mängelbogenaktion (Abfrage über Internet -> interaktiv)
- Fahrradbörsen
- Gravieraktionen
- Pressearbeit
- Fahrrad als Verkehrsmittel im Berufsverkehr („mit dem Rad zur Arbeit“) z.B. Wettbewerb „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- Fahrrad als Verkehrsmittel zum Einkaufen
- Fahrrad als Verkehrsmittel zu Freizeitaktivitäten
- Dienstagsradler / Skiläuferzufut
- Mobilitätstage (E-Mobilität)
- Und anderes mehr.



Eine besondere Form zur Förderung des Radverkehrs ist die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V. Die AGFK-BW ist ein Zusammenschluss von fast 40 Kommunen, die sich das Ziel gesetzt haben den Fahrradverkehr im Land systematisch zu fördern und eine Radkultur zu etablieren. Das Netzwerk der AGFK-BW macht die Erfahrungen anderer Landkreise, Städte und Gemeinden im Bereich der Radverkehrsförderung für alle Mitglieder nutzbar und berücksichtigt dabei deren unterschiedliche Ansprüche. [31]

Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der AGFK-BW werden, wenn Sie folgende vier Aufnahmekriterien erfüllen:

- Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beitreten zu wollen und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen
- Benennung eines festen Ansprechpartners innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Ober-/Bürgermeister oder Landrat) sowie dem Facharbeiterkreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeiter der Kommunalverwaltung)
- Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW. Diese betragen für Städte und Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr, für Städte und Gemeinden mit 20.000 – 50.000 Einwohnern 2.000 Euro. Der Jahresbeitrag für Landkreise sowie Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner beträgt 3.000 Euro und Städte mit mehr als 100.000 Bürgern zahlen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag.

[31] AGFK-BW, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg; www.agfk-bw.de